MAQUINAS DE GUERRA

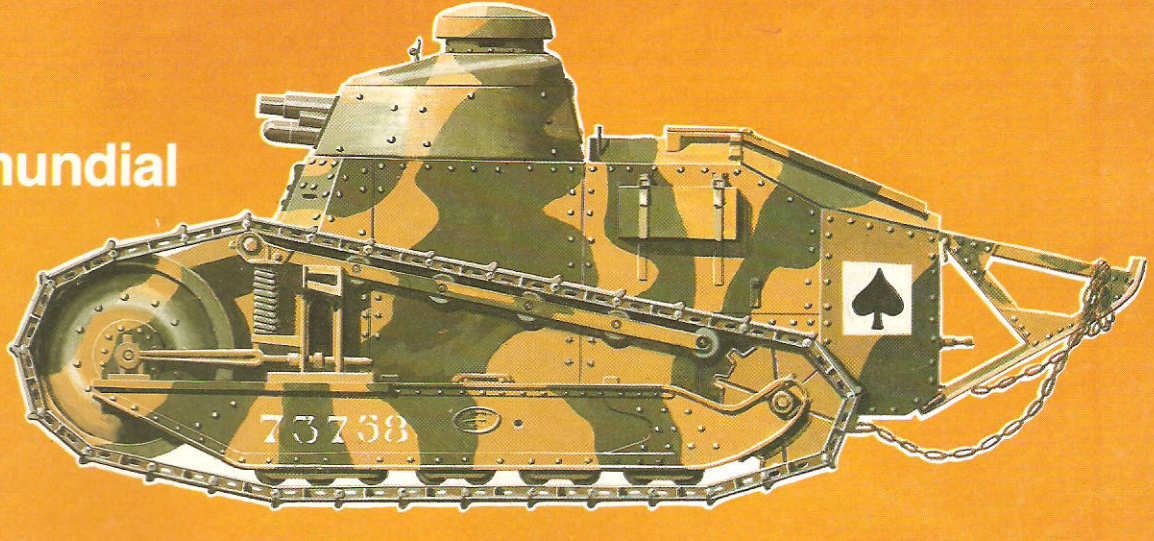
31

175 PTAS.

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Vehículos acorazados de la I guerra mundial



10031
9 788475 512921

Vehículos acorazados de la I guerra mundial

Imperial War Museum

Un carro Mk IV («macho») con cañón corto de 57 mm y con una insignia de un ojo en el costado. Este carro fue regalado al Cuerpo Acorazado por el presidente del Consejo Federal de los estados malayos.

Los vehículos acorazados de la primera guerra mundial no fueron particularmente eficaces como máquinas de combate. Los de ruedas no podían maniobrar en terrenos difíciles y aquellos que utilizaban orugas eran demasiado lentos y propensos a las averías. Sin embargo, en 1918, el Alto Mando alemán proclamó que los vehículos acorazados habían sido un importante componente de la victoria aliada.

El arma que se convertirá en el conocido carro de combate se desarrolló virtualmente a causa de la naturaleza del terreno sobre el que combatían los ejércitos de la primera guerra mundial. A partir de 1915 la guerra se convirtió en una campaña de asedio, pero a una escala hasta entonces desconocida. El Ejército alemán y sus oponentes franceses y británicos se enfrentaban a través de una franja del norte de Francia literalmente barrida por el masivo bombardeo artillero y las armas automáticas. Los soldados de ambos ejércitos vivían en condiciones infrahumanas en sus trincheras y de vez en cuando realizaban un esfuerzo y atacaban para intentar romper las líneas enemigas, tras un intenso preparativo artillero que inevitablemente los anunciaba.

Cada uno de estos ataques en masa concluía en una nueva carnicería en el llamado Frente Occidental. No importaba la intensidad o la dirección del bombardeo artillero de preparación, siempre había un flanco desde el que podía disparar una ametralladora y siempre había una ametralladora capaz de sobrevivir al bombardeo. No parecía que hubiera nunca una alternativa para el soldado atacante y los estados mayores eran incapaces de imaginar otra alternativa que no fuese incrementar aún más los bombardeos artilleros. Pero las ametralladoras siempre sobrevivían y las cifras de bajas continuaban ascendiendo increíblemente.

La respuesta a esta destrucción fue tan simple que ahora nos maravillamos de que no la descubrieran antes. Todo residía en un chasis blindado armado con ametralladoras y capaz de desplazarse por terrenos abruptos. Estos nuevos vehículos fueron llamados carros de combate y eran capaces de atravesar las trincheras en donde vivían los infortunados infantes, cruzar las líneas enemigas y destruir los fortines. Una vez que hicieron su aparición, los teóricos advirtieron que la guerra se agilizaría y que en la rapidez de movimientos residiría la victoria. Lo que no supieron entrever fue que había aparecido un arma nueva con la que había que contar en todas las guerras futuras.

Un Mk IV («hembra») entre las ruinas de Peronne durante los ataques alemanes de marzo de 1918. Se pueden observar las barbetas para ametralladoras y la viga sobre la parte trasera, así como las redes de camuflaje. La viga se utilizaba para atravesar zanjas sobre las que era imposible cruzar sólo con las orugas.

Imperial War Museum

BÉLGICA

Automóvil blindado Minerva

La historia de los autos blindados belgas Minerva es poco conocida fuera de Bélgica lamentablemente, ya que los belgas fueron los precursores de la guerra de blindados y demostraron a los demás combatientes cómo se podían utilizar tales vehículos, anticipándose a la campaña de movimientos que más tarde se realizaría en la segunda guerra mundial.

Tan pronto como los alemanes invadieron Bélgica en agosto de 1914, la caballería formaba el cuerpo principal del Ejército alemán que luchaba contra los belgas. Normalmente los alemanes sobrepasaban en número a sus contrarios y los belgas no tuvieron más remedio que utilizar la movilidad de los automóviles para contrarrestar la cantidad de tropas enemigas. A finales de ese mes, dos automóviles de turismo Minerva fueron dotados con blindajes improvisados en los talleres Cockerill de Hoboken y entraron en combate. Estos primeros vehículos eran simplemente modelos comerciales con planchas blindadas de 4 mm colocadas en el motor y en los laterales y que montaba una ametralladora Hotchkiss en la parte superior izquierda. En poco tiempo los dos primeros ejemplares fueron seguidos por otros vehículos con un blindaje más formal pero que conservaba las características generales del vehículo. Con este pequeño grupo los belgas demostraron lo que se podía hacer con blindados: empleados en acción originariamente como caballería motorizada, realizaron misiones de reconocimiento, de obtención de información sobre los movimientos del enemigo, de ametrallamiento y de apoyo a los ataques de la infantería cuando era posible e incluso llevaron a cabo incursiones detrás de las líneas del avance alemán. Fue quizás en este último tipo de misiones el que más atrajo la atención, ya que en esta fase de la guerra, los alemanes avanzaban a campo abierto o por carreteras prácticamente sin nadie que les detuviera.

Imperial War Museum

Sin embargo este período no duró mucho. En octubre de 1914 se comenzaron a excavar trincheras en Yser y en este punto el Ejército belga se estancó hasta 1918. El área era muy húmeda y pantanosa para que los vehículos blindados pudieran ser utilizados eficazmente y en esta fase sus actuaciones disminuyeron notablemente. No obstante, durante las pocas semanas que habían estado casi permanentemente en acción, demostraron la eficacia de tales tipos de automóviles en acciones de movimientos. El ejemplo belga fue copiado directamente por los escuadrones del Royal Naval Air Service británico y también los alemanes les imitaron al decidir fabricar sus propios diseños de automóviles blindados.

Mientras el Frente Occidental se convirtió en terreno imposible para las unidades de blindados belgas, se formó una unidad especial de tales medios que operaban en Rusia contra los alemanes. Allí los autos belgas prestaron excelentes servicios hasta que fueron embarcados de regreso en 1918. Una vez de vuelta a Bélgica, las unidades volvieron a ser equipadas, y en 1919 apareció una nueva versión del automóvil blindado básico Minerva con una torre giratoria armada, pero los viejos Minerva de 1914 permanecieron aún en servicio.

Una sección de vehículos blindados belgas Minerva en las cercanías de Houthem en setiembre de 1917. Todos los automóviles están armados con ametralladoras Hotchkiss y el diseño podía considerarse en estas fechas como normalizado.

Características

Tripulación: de tres a seis hombres.
Peso: 4 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina de tipo desconocido.
Dimensiones: longitud 4,90 m; anchura 1,75 m; altura 2,30 m.
Prestaciones: velocidad máxima 40 km/h; no se conoce el alcance, ni las restantes prestaciones.

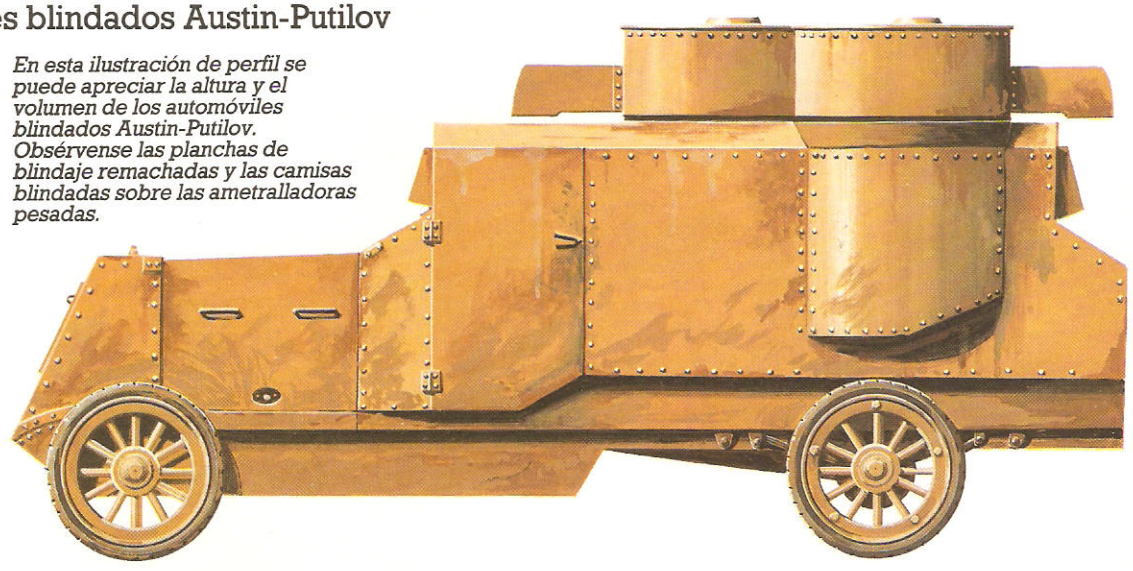
GRAN BRETAÑA/RUSIA

Automóviles blindados Austin-Putilov

Aunque los vehículos conocidos como blindados Austin-Putilov eran de origen británico, fueron utilizados por los rusos, que los fabricaron y emplearon en su mayor parte. Hay que hacer la precisión de que por su tamaño deberían ser clasificados como camiones blindados.

En 1914, el Ejército ruso estaba tan escaso de equipo que se vio forzado a adquirir automóviles blindados en Gran Bretaña. Desde allí se enviaron varios tipos, pero uno de los más destacados era un diseño de Austin de grandes dimensiones dotado con dos torres gemelas y ruedas de radio macizas. Se suministraron dos tipos de chasis, uno de los cuales tenía el blindaje colocado sobre la posición del conductor de tal forma que restringía el giro horizontal del cañón de las torres, cada una de las cuales montaba una ametralladora Maxim. Esta disposición inicial fue pronto alterada en favor de una cabina más baja pero que incrementaba el peso en una 1,16 t. Este peso se incrementaba aún más al utilizarse un blindaje más grueso (máximo 8 mm) de acero al cromo y por la revisión de la transmisión. El diseño original británico podía ser conducido sólo desde el frontal, pero los rusos deseaban también la conducción desde la parte trasera con lo que la revisión para acomodar este requerimiento exigió nueva adición de peso. Este no fue la única modificación exigida por los rusos que pronto encontraron que las adversas condiciones de su inmenso país eran mal soportadas por estos vehículos, produciéndose averías frecuentemente.

En esta ilustración de perfil se puede apreciar la altura y el volumen de los automóviles blindados Austin-Putilov. Obsérvense las planchas de blindaje remachadas y las camisas blindadas sobre las ametralladoras pesadas.



A pesar de estos problemas se adquirieron unos 200 de estos blindados Austin, pero la mayoría no se entregarían. La razón principal fue que Austin suministraba también vehículos al Ejército británico y carecía de la capacidad productiva necesaria para fabricar los ejemplares rusos. La solución fue, en vez de enviar los vehículos blindados completos, suministrar los chasis a los talleres Putilov, donde se montaban las partes no ensambladas y además se llevaban a cabo las modificaciones en el casco. El principal de tales cambios se efectuó sobre las torres gemelas, de manera que aunque cada una de ellas cubriera sólo un sector angular de 260°, juntas cubrieran un sector de tiro más amplio. Una innovación posterior fue la introducción de orugas en lugar de las ruedas traseras, con lo que el vehículo se convirtió en un semioruga. Posteriormente Putilov cesó la producción de vehículos blindados en su factoría de San Petersburgo y se concentró en la versión semioruga. Hubo incluso un plan para producir solo vehículos de este tipo, en lugar de los blindados, pero la Revolución de 1917 interrumpió los trabajos.

Desde 1914 hasta 1917, los rusos utilizaron numerosos tipos de vehículos blindados, bien importados o bien improvisaciones locales, pero con todo el tipo más importante fue el Austin-Putilov. Numérica y mecánicamente fue el mejor de los utilizados por el Ejército Imperial y se mostró capaz de combatir en las condiciones más difíciles. Durante 1917, muchos se vieron involucrados en las luchas que acompañaron a la Revolución de Octubre y es frecuente ver en las fo-

tografías de la época blindados de este tipo. Algunos fueron además utilizados por Polonia después de 1918 e incluso unos cuantos ejemplares fueron a pasar a Japón.

Características
Austin-Putilov
Tripulación: cinco hombres.
Planta motriz: un motor de gasolina Austin de 50 hp.
Dimensiones: longitud 4,88 m; anchura 1,95 m; altura 2,40 m.
Prestaciones: velocidad máxima 50 km/h; alcance 200 km.

Imperial War Museum

Soldados alemanes examinan un automóvil blindado Austin-Putilov capturado, probablemente en busca de botín. Obsérvense las insignias zaristas y la altura de este vehículo por comparación con los infantes.

GRAN BRETAÑA

Carro Mk I

La historia completa del desarrollo de los vehículos iniciales que condujeron al Mk I rebasa con mucho el espacio posible en estas páginas. Se puede decir que el Mk I es el modelo de serie del vehículo prototipo conocido como «Mother», que a su vez fue la culminación de un proceso en el que se vieron involucrados una serie de vehículos basados en el tractor Holt. Por la fecha en la que se fabricó el «Mother», el diseño original del Holt se había modificado ampliamente para dotarlo de lo que entonces se consideraba una «prodigiosa» capacidad salva-obstáculos y de superación de zanjas o trincheras. El teniente W.G. Wilson fue el responsable del diseño final del «Mother», después de numerosas pruebas a cargo del Comité de Investigación.

La demostración pública del «Mother» se realizó entre enero y febrero de 1916 y enseguida se realizó el primer pedido para producirlos en serie. En marzo de 1916 se estableció un nuevo cuerpo de ejército para que pudiera utilizar lo que en clave se denominaba para ocultar su verdadero propósito como «Tanque» (Tank), nombre incorrecto que todavía pervive. Los primeros de serie fueron adscritos a la Sección Pesada del Cuerpo de Ametralladoras a medidos de ese mismo año, siendo reclutadas y adiestradas las primeras tripulaciones. El Mk I estaba impulsado por un enorme y pesado motor Daimler de 105 hp, de gasolina e instalado en un armazón entre las dos inmensas cadenas de perfil romboidal de las orugas. Originariamente se había pensado montarlo en una torre en la parte superior, pero tal disposición hubiera ocasionado bastante inestabilidad al carro. El armamento principal eran dos cañones de 57 mm colocados en barbetas laterales, que además podían llevar una ametralladora para defensa auxiliar. Los cañones de 57 mm eran armas navales cedidas por el Almirantazgo ya que el ejército no disponía de armas en existencia cuando se le solicitó. El vehículo estaba protegido por planchas de blindaje cuyo espesor variaba entre 6 y 12 mm con juntas remachadas de acero, pero en combate, este blindaje se mostró insatisfactorio ya que las ondas expansivas de las balas se propagaban por el metal, desprendiendo astillas que causaban heridas leves, por lo que los tripulantes decidieron llevar cotas de mallas faciales. El carro Mk I podía atravesar zanjas de hasta 2,44 m de anchura y la dirección se realizaba mediante la utilización de dos ruedas externas gemelas como «colas direccionales» que se mostraron innecesarias; en combate resultaban frecuentemente dañadas, e incluso entonces los carros podían maniobrar.

Tan pronto como aparecieron en Francia los primeros «Tanques» a mediados de 1916, fueron enviados al combate, a pesar de que los vehículos todavía sufrían las lógicas deficiencias mecánicas y que sus tripulaciones estaban escasamente entrenadas. De esta forma, los primeros carros Mk I entraron en combate la mañana del 15 de setiembre de 1916 en Flers-Courcelette en un vano intento por proporcionar algún ímpetu a la desgastada ofensiva en el Somme, que se prolongaba desde julio. Aunque fueron utilizados dispersos en grupos de dos o de un sólo carro, consiguieron algunos éxitos parciales y crearon escenas de pánico entre el enemigo cuando aparecieron. Pero la dura realidad es que sólo unos pocos consiguieron realmente entrar en acción: de los 50 carros atacantes, la mayoría simplemente se averió en su avance hacia el frente y otros muchos quedaron rápida-

Imperial War Museum

Arriba.Un carro Mk I (macho) se dirige al combate cerca de Thiepval en setiembre de 1916. Obsérvese la estructura metálica antigranadas sobre el casco y las pesadas ruedas de cola en su parte trasera; más tarde serían eliminadas al mostrarse ineficaces.

Abajo.Este Mk I (hembra) fue fotografiado después de la batalla en las cercanías de Flers-Courcelette el 15 de setiembre de 1916 durante el primer combate en que tomaron parte los carros. Obsérvese la protección de las ametralladoras.

Imperial War Museum

mente atascados en el barro. Algunos consiguieron individualmente realizar penetraciones profundas en las líneas alemanas, pero fueron tan pocos en números que sus acciones apenas si tuvieron alguna repercusión. El Mk I fue construido en dos versiones: el Carro Mk I (Male, macho) descrito arriba y diseñado para misiones de ataque y el Carro Mk I (Female, hembra) con barbetas más amplias y armado con cuatro ametralladoras Vickers y dos Lewis y diseñado para ataques contra infantería en apoyo del Mk I macho. Otras variantes fueron el Mk I Tender auxiliar con cajas de acero blando y el Mk I Wireless.

De esta forma el Mk I entró en la historia al ser el primer carro de combate usado en combate, aunque fracasara parcialmente en esa primera acción. Lo que sí consiguió fue impresionar de tal manera a la jerarquía militar británica por su potencial, capacidades y futuras posibilidades, que consiguió nuevos fondos y facilidades para el recién creado, en julio de 1917, Cuerpo Acorazado (Tank Corps).

Características
Mk I (macho)

Tripulación: cinco hombres.
Peso: 28 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Daimler de 105 hp.
Dimensiones: longitud con cola 9,91 m; longitud del casco 8,05 m; anchura incluidas las barbetas 4,19 m; altura 2,45 m.
Prestaciones: velocidad máxima 6 km/h; alcance 38 km.

GRAN BRETAÑA

Carro Medio Mk A

Cuando se diseñaron los primeros carros de combate, estaban destinados a ser poco más que unos «destructores de nidos de ametralladoras» con capacidad de atravesar terrenos difíciles. Como resultado de ello eran unas inmensas masas de acero que podía atravesar zanjas, pero que tenían una maniobrabilidad mínima. A mediados de 1916 la idea de utilizar los carros de combate como una forma de caballería mecanizada que pudiera explotar las rupturas del frente producidas por los carros más pesados empezó a cuajar en el Estado Mayor británico. Tal cometido requería diseñar un carro más ligero con capacidad de salvar obstáculos pero capaz de avanzar a mayor velocidad. El diseño fue desarrollado por William Tritton (más tarde nombrado Sir), que también había participado en el desarrollo de los primeros «buques terrestres».

El nuevo carro, apodado pronto «Whippet» (lebrel), volvía a parecerse al primer diseño de Tritton, el «Little Willie» (Guillermito), mediante la utilización de orugas normales y no de forma romboidal como la de los Mk I. El compartimiento motor iba instalado en la parte delantera entre ambas orugas y permitía el alojamiento de dos Tylor de 45 hp, como los que llevaban los autobuses de Londres, cada uno impulsando una de las orugas. En la parte trasera se instalaba el conductor, en la parte izquierda y la dirección se realizaba mediante la aceleración o ralentización independiente de las cadenas; en la parte derecha se situaba el comportamiento del armamento. Originalmente llevaba una torre, pero luego se le instaló una estructura rígida que disponía de una ametralladora Hotchkiss en un rótula especial en cada uno de los cuatro lados.

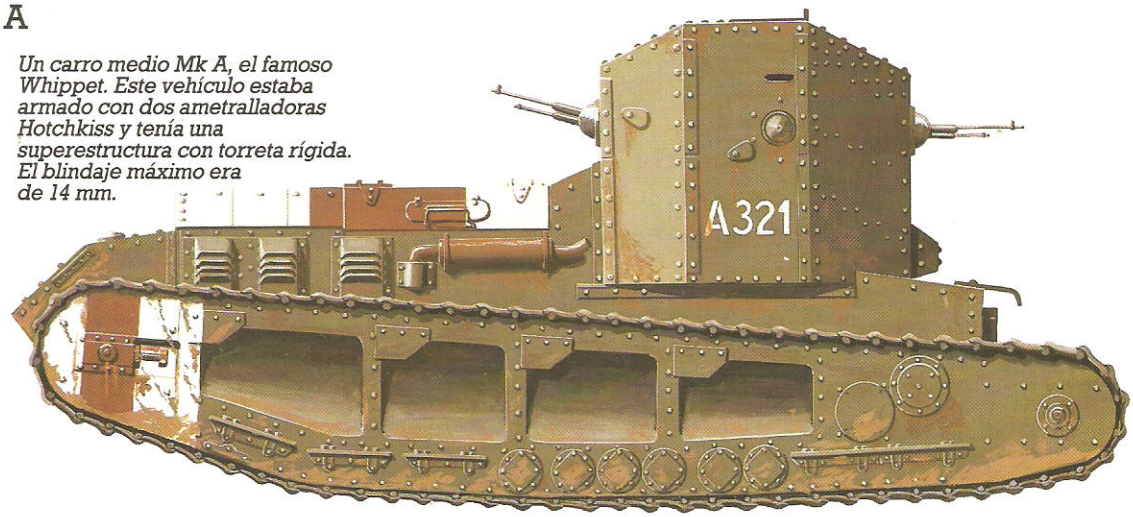
El prototipo del Whippet estuvo listo en febrero de 1917 y fue puesto en producción en junio de ese mismo año. Hasta finales de 1917 no aparecieron los primeros ejemplares de serie. Sin embargo no llegaron a Francia hasta comienzos de 1918 y entraron en acción en marzo. El nombre oficial del nuevo carro fue el de Carro Medio Mk A, pero era bastante más conocido como Whippet. El modelo se mostró difícil de manejar ya que los conductores habían de jugar constantemente con el embragado y desembragado del motor para controlar la máquina y muchos se destrozaron al perder el dominio en acción. Con todo, el Whippet demostró ser robusto y una vez en terreno firme podía avanzar más rápidamente que la caballería.

Al principio los Whippet se utilizaron para taponar las infiltraciones alemanas durante las ofensivas de 1918, pero donde mostraron su valía fue en los contraataques que efectuaron por su cuenta. Cuando atravesaban las líneas enemigas causaban desconcierto y destrucción allí por donde pasaran. Uno de ellos, el famoso «Caja de Música», consiguió pasar más de nueve horas en la retaguardia alemana destruyendo equipos y matando soldados antes de que fuera finalmente destruido por un cañón de campaña.

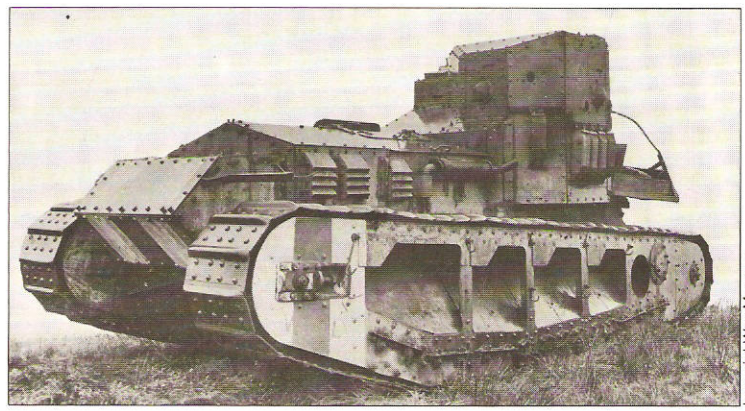
Cuando se firmó el Armisticio, el Whippet ya estaba bien establecido, pero no permaneció mucho más tiempo en servicio. Algunos fueron utilizados en los combates en Irlanda durante la Revolución y unos cuantos fueron enviados, en 1920, al Japón donde se convirtieron en los primeros carros de combate japoneses.

Características
Carro Medio Mk A

Tripulación: tres o cuatro hombres.
Peso: 14 toneladas.
Planta motriz: dos motores de gasolina Tylor de 45 hp.
Dimensiones: longitud 6,10 m; anchura 2,62 m; altura 2,74 m.
Prestaciones: velocidad máxima 13,4 km/h; alcance 257 km.



Un carro medio Mk A, el famoso Whippet. Este vehículo estaba armado con dos ametralladoras Hotchkiss y tenía una superestructura con torreta rígida. El blindaje máximo era de 14 mm.



Imperial War Museum

Derecha. En esta fotografía de un carro medio Mk A pueden verse las evidentes bandas de reconocimiento en su parte delantera. Obsérvese la compleja forma de la torreta y las tolvas antibarro bajo la cadena superior.

Abajo. Carros Whippet del 3.er Batallón del Cuerpo Acorazado dirigiéndose al combate cerca de Maillet Milly el 26 de marzo de 1918. Fue la primera acción en que fueron utilizados los Whippet y cuando cargaron sobre un contingente de 300 soldados alemanes hicieron numerosos prisioneros y ahuyentaron al resto.

Imperial War Museum

Desarrollo del carro británico

Descrito ya desde los días de Leonardo da Vinci, el «buque» terrestre acorazado no pudo desarrollarse hasta la aparición de los motores de combustión interna y las orugas caterpillar, hechos que coincidieron con la necesidad de los ejércitos empantanados en el fango de Flandes. Se sabe poco de los primeros vehículos experimentales que conducirán a las masivas fuerzas acorazadas de nuestros días.

La idea de un «buque terrestre» ya se había consolidado en la ficción antes de 1914 e incluso se habían realizado propuestas para la construcción de una máquina de estas características en cada uno de los ejércitos europeos, incluyendo el Ministerio de Guerra británico. No se habían tenido en cuenta ninguna de estas propuestas por la sencilla razón de que no parecía que existiese la necesidad de esta clase de vehículos. Sólo algunas voces se alzaron para afirmar que ciertas condiciones tácticas existentes en el Frente Occidental sólo podrían ser superadas mediante la utilización de vehículos acorazados.

Uno de estos primeros «profetas» fue el coronel E.D. Swinton, que utilizó su posición de influencia para interesar a oficiales del gobierno en ellas. Como resultado de sus presiones se creó un Comité del Ministerio de Guerra para estudiar la propuesta, pero finalmente nada se decidió en concreto. Sin acobardarse, la Royal Navy le echó una mano. No en vano sus escuadrones de vehículos blindados del Royal Naval Air Service que al menos tenían alguna experiencia en la guerra de blindados ya en 1914. De tales conocimientos provenían algunas propuestas que aconsejaban la utilización de un vehículo con «ruedas grandes» que pudiera atravesar las trincheras. En este punto de la historia, Winston Churchill pareció más que interesado por el asunto y creó lo que se llamó el Comité del Buque Terrestre para investigar las posibles formas de atravesar la tierra de nadie en Francia.

La máquina de «ruedas grandes» comenzó a construirse con el visto bueno del comité y la atención del mismo se centró en otro diseño conocido como Pedrail, que usaba una oruga central ancha que podía llevar cualquier carga o planta motriz sobre él. También este modelo se construyó para evaluarlo junto a otras máquinas de orugas carterpillar. Existieron varias de ellas, como el tractor Killen-Strait, el tractor Bullock Creep Grip y una máquina peculiar que disponía de la tracción del tractor Daimler-Foster y que fue conocida como «Máquina Atraviesa-Trincheras» Tritton. Ninguno de estos aparatos reunía las condiciones mínimas, ni siquiera el Pedrail, que no mostró buenas cualidades en terrenos difíciles.

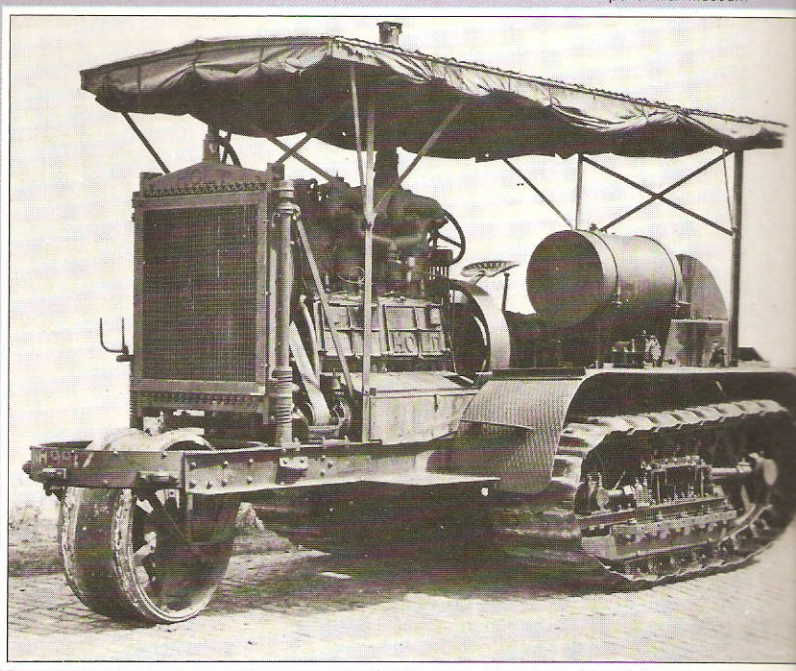
El tractor Bullock parecía ofrecer mejores características, por lo que se obtuvieron dos de estos vehículos de los EE UU. El Bullock, que era originariamente un vehículo agrícola, no podía ser clasificado como máquina bélica, pero sus orugas sí podían servir como todo terreno. Consecuentemente, Mr. William Tritton de la Foster de Lincoln rediseñó el tractor. Este hombre había sido el encargado de diseñar la «Máquina Atraviesa-Trincheras» Tritton después de que se abandonara el proyecto de la «ruedas grandes».

Tritton utilizó la oruga y la suspensión del Bullock para construir la «Máquina Lincoln» n.º 1. Este diseño, más prometedor, presentaba ya soluciones pero sus cadenas eran muy estrechas y ocasionaban constantes problemas. En diciembre de 1915 se le instalaron nuevas orugas y algunas otras mejoras con lo que resultó un nuevo vehículo que fue bautizado como «Little Willie».

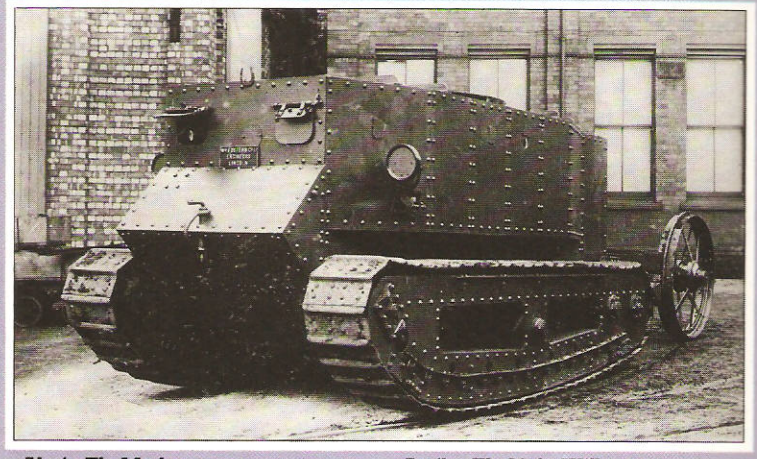
«Little Willie» fue el primer carro de combate británico, aunque en esta fecha el término carro de combate todavía no se había acuñado. Aunque fue concebido para cumplir los requerimientos del Comité del Buque Terrestre, el «Little Willie» era todavía demasiado inestable y carecía virtualmente de capacidad salvaobstáculos, de modo que el teniente Wilson, que había trabajado con Tritton, concibió la idea de prolongar el recorrido de las orugas a lo largo de toda la forma del vehículo para aumentar la superficie de tracción, idea que en la práctica sería la utilizada por todos los carros de la primera guerra mundial. Se alteró el chasis y el cuerpo del «Little Willie» para acomodar las nuevas orugas, convirtiéndose en el «Mother».

La Oficina de Guerra quedó entusiasmada con el «Mother» tras una demostración en Hatfield Park en enero de 1916 y automáticamente se aprobó el diseño. El Comité del Buque Terrestre fue transformado en el Comité de Suministro de Tanques (Tank Supply Committee) para intentar enmascarar el verdadero carácter de la nueva máquina, designada con el nombre de cisterna de agua o tanque, denominación incorrecta que ha prevalecido en algunos países, incluso en la terminología militar.

Imperial War Museum



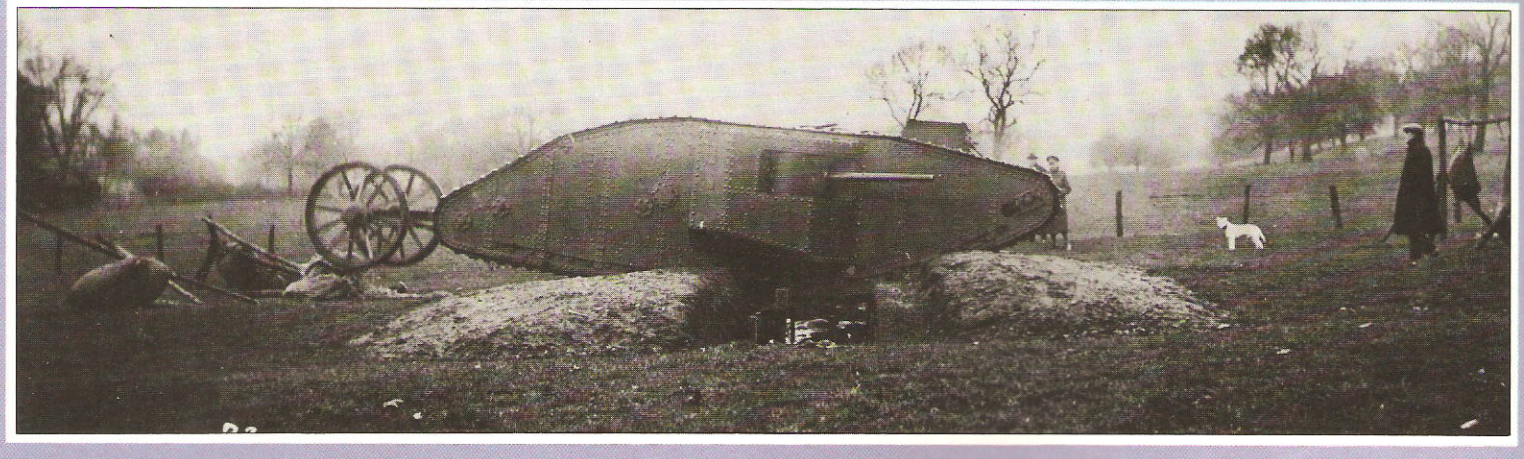
El tractor norteamericano Holt fue utilizado como remolque de artillería pesada pero también sirvió de inspiración para los vehículos que más tarde se convertirían en carros de combate.



Imperial War Museum

Abajo.El «Mother» muestra sus habilidades en Poppleton Field, Lincoln, el 14 de enero de 1916. Otros obstáculos semejantes se construirían en Hatfield Park para la demostración ante el Comité y otras personalidades. El vehículo entraría inmediatamente en producción.

Arriba.El «Little Willy» en su primera forma, fotografiado en los talleres William Foster de Lincoln todavía con las ruedas traseras direccionales. Este cuerpo sería más tarde adaptado a la forma romboidal para pasar a ser el «Mother», el primero de los carros de combate.



Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Carro Mk IV

El carro Mk IV fue el tipo más numeroso en la primera guerra mundial y se benefició de las lecciones aprendidas, duramente, por el Mk I desde que hiciera su debut en combate. Sólo se construyeron pequeñas cantidades de carros Mk II y Mk III (50 de cada uno) y la mayoría fueron convertidos en carros de cometidos especiales y suministro. El Mk II incorporaba una cadena más ancha mejorada y el Mk III un blindaje más grueso. Cuando apareció el Mk IV en marzo de 1917, se trataba del precursor de un pedido de 1 000 unidades, a pesar de que el diseño se había concluido en octubre de 1916.

El Mk IV tenía una serie de mejoras con respecto a los tres tipos anteriores, que sólo se diferenciaban en pequeños detalles. El principal cambio operacional fue la introducción de un mejor blindaje que variaba en espesor de seis a 24 mm, utilizado con anterioridad en el Mk III porque los alemanes habían desarrollado rápidamente un proyectil penetrante y fusiles especiales contra carro. Otra novedad era su armamento. Los cañones ex-navales de 57-mm de los primeros carros tenían una longitud de 40 calibres y a menudo se obturaban con barro al atravesar zanjas profundas, de manera que fueron sustituidos por cañones mucho más cortos, de 23 calibres, en el Mk IV, armamento que permaneció como el cañón normalizado durante muchos años. Las armas secundarias eran cuatro ametralladoras Lewis. Las barbetas de los cañones eran también de menor tamaño y podían escamotearse hacia el interior del vehículo para el trayecto de transporte mediante unos raíles, mientras que en los primeros variantes tenían que ser desmontados completamente para tal operación. Se introdujeron numerosas mejoras en los mecanismos internos y se le instaló un sistema de viga antizanjas encima del casco.

El Mk IV mantenía la misma disposición del armamento introducida originalmente en el Mk I. Este concepto era que ciertos carros llevarían cuatro ametralladoras (dos en cada barbeta) como armamento principal y otras dos armas similares como secundario, siendo omitidos los cañones de 57 mm. Estos carros eran usados en misiones de apoyo a la infantería y de limpieza de trincheras y se les conocía como Mk IV («hembra»), a diferencia de la versión armada con cañones llamada Mk IV («macho»). Incluso hubo una versión intermedia, con ametralladoras en una barbeta y un cañón de 57 mm en la otra, denominada Mk IV («hermafrodita»).

El Mk IV fue utilizado con buen acierto en Cambrai y en muchas otras batallas de carros y después de 1918 permaneció en el Cuerpo Acorazado durante muchos años. Algunos fueron usados en Palestina y después de la guerra también fueron empleados durante los «problemas internos» en Irlanda. Unos cuantos fueron cedidos a los italianos, pero quizás los que más los utilizaron después de los británicos, fueron los mismos alemanes que lo llamaban Beutepanzerwagen IV (vehículo acorazado capturado). Como los británicos, los alemanes utilizaron mucho más este tipo de carro que ningún otro, incluidos los A7V. Otras variantes del Mk IV fueron el Mk IV de Suministros, el Mk IV *Tadpole* (renacuajo) con una longitud mayor (un incremento de 2,74 m) para poder cruzar las zanjas más cómodamente y el Mk IV Fascine (fajina), dotado para llevar fajinas de relleno de zanjas (haces de leña y ramas de madera de 1,37 m de diámetro). También existió una versión grúa para tareas de rescate y recuperación.

Imperial War Museum

Un Mk IV (hembra). Los primeros carros utilizaban ametralladoras Vickers refrigeradas por agua, que serían reemplazadas pronto por Hotchkiss de refrigeración por aire. Algunos Mk IV, conocidos como «hermafroditas», eran «macho» en un lado y «hembra» en el otro, con un cañon de 57 mm como armamento principal.

Características

Carro Mk IV (macho)
Tripulación: ocho hombres.
Peso: 28 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Daimler de 105 o de 125 hp.
Dimensiones: longitud 8,05 m; anchura incluidas las barbetas 3,91 m; altura 2,49 m.
Prestaciones: velocidad máxima 6 km/h; alcance 56 km.

GRAN BRETAÑA

Carro Mk V

El Carro Mk V fue el último con orugas en forma de rombo que sirvió en número importante e incorporaba todas las mejoras introducidas en el Mod. Mk IV, junto a la caja de cambios epicíclica Wilson que le permitía ser conducido por un sólo hombre, los anteriores necesitaban dos conductores y un considerable esfuerzo de equipo entre ambos para maniobrar. El Mk V también llevaba un motor construido ex profeso, el Ricardo de 150 hp, que no sólo le daba una mayor potencia, sino que facilitaba el trabajo del mecánico dentro de los límites del estrecho casco. Otra innovación era la introducción de una cúpula para el comandante y por llevar unos brazos semáforos para facilitar la comunicación con el mundo exterior, colocados en la parte trasera de la barcaza. Hasta entonces la tripulación de un carro estaba virtualmente aislada de las restantes tropas no sólo por el ruido producido por el motor, sino también por la escasa visión de que disfrutaba y por la carencia de sistemas de comunicación. Los primeros carros sólo se podían comunicar mediante el envío a la retaguardia de palomas mensajeras si era preciso. El principal armamento consistía, en la versión macho, en dos cañones de 57 mm suplementados por cuatro ametralladoras Hotchkiss y la protección acorazada variaba entre un espesor de seis a 14 mm. Al firmarse el Armisticio, se habían construido en Birmingham cerca de 400 Mk V pero incluso dentro del modelo ya se habían realizado diversas versiones. La primera sería la del Mk V*, transformación en campaña que introducía una nueva sección de 1,83 m en el casco para mejorar su capacidad de atravesar zanjas y para proporcionar mayor espacio interno para personal o repuestos y suministros. El Mk V* *, bastante más perfeccionado, salió pronto de fábrica igualmente. Como en el Mk IV, hubo las acostumbradas versiones Mk V («macho») y Mk V («hembra»).

El Mk V también fue el primer carro de combate norteamericano, ya que algunos ejemplares fueron cedidos al recién llegado Ejército estadounidense para equipar un batallón junto con algunos Renault FT 17 franceses.

Durante la posguerra los Mk V fueron utilizados como equipo estándard del Cuerpo Acorazado, y aunque hubo varios modelos más basados en el Mk V, ninguno fue construido ni en grandes cantidades. El Mk V fue, asimismo, utilizado en diversas versiones experimentales, desde la variante de colocación de puentes hasta la de limpieza de minas (variaciones del Carro Mk V** o Carro RE), pero nunca en cantidades importantes ya que desde 1918 se careció de fondos económicos para ello. Algunos Mk V fueron cedidos a distintos ejércitos, como el de Canadá, donde permanecieron en servicio hasta comienzos de los años treinta.

El Mk V nunca tuvo la ocasión de sustituir al Mk IV, aunque llegó al Frente Occidental a mediados de 1918. Se mostró más seguro y de manejo más fácil que los anteriores, pero la guerra terminó antes de que pudiera tomar parte masivamente en las operaciones de medios acorazados que se habían planeado para 1919. En estos planes se especificaba el uso de Mk V confrontamente a otros carros especiales que nunca fueron construidos en sectores elegidos del frente. Hubiesen sido por tanto utilizados de tal manera que la infantería tomaría una parte mínima en los combates, ya que sólo los carros podrían intentar la ruptura y la consiguiente explotación. Afortunadamente el Armisticio llegó antes, el «Plan 1919» quedó archivado y el mundo tendría que esperar hasta 1939-40 para conocer la nueva forma de guerra, la *Blitzkrieg*.

Imperial War Museum

Mediante un cable, un Mk V (macho) remolca a otro carro en dificultades en agosto de 1918. El Mk V lleva bandas rojas y blancas de reconocimiento en la parte frontal.

Características

Carro Mk V (macho)
Tripulación: ocho hombres.
Planta motriz: un motor de gasolina Ricardo de 150 hp.
Dimensiones: longitud 8,05 m; anchura con las barbetas 4,11 m; altura 2,64 m.
Prestaciones: velocidad máxima 7,4 km/h; alcance 72 km.

El Mk IV y Mk V en acción

Introducidos inicialmente en junio de 1917, los Mk IV y Mk V británicos se convirtieron en la espina dorsal de las operaciones de carros aliadas y se utilizaron en gran número durante las ofensivas de 1918.

Cuando los primeros carros de combate Mk I entraron en acción a lo largo del Somme en el otoño de 1916 no estaban preparados ni mecánica ni experimentalmente. Y si por si esto fuera poco, se quería de ellos que realizaran milagros. Fueron dispersados de uno en uno o a lo sumo de dos en dos a lo largo del frente con la idea de que pudieran romper las líneas alemanas. Para conseguir tal hazaña se esperaba que los carros de combate atravesaran campos sembrados por cráteres de proyectiles artilleros sin problemas e incluso que en algunos lugares los carros vadeasen ríos y arroyos. Los oficiales de carros rogaron en vano para que se modificaran las órdenes, pero la mentalidad militar de entonces consideraba ya el desgaste y las pérdidas elevadas como la táctica normal y el carro de combate fue considerado como un arma más a añadir al sistema táctico.

La ofensiva del Somme concluyó en una nueva carnicería que acabaría en los últimos días de 1916. Se había perdido la gran oportunidad de utilizar adecuadamente los carros de combate y para entonces, los alemanes ya podían estudiar algunos de los carros capturados en el Somme y desarrollaban una bala que pudiera perforar su blindaje. Por estas fechas el Mk I y algunos de los nuevos Mk II volvieron a entrar en acción en Bullecourt en la nieve del día 11 de abril de 1917 y allí los alemanes utilizaron los nuevos proyectiles perforantes con cierto éxito ya que se perdieron algunos carros de combate. Después de esta acción, cada soldado alemán llevaría al menos cinco balas de la nueva munición «K» y los ametralladores muchas más.

La llegada de esta nueva munición fue debidamente advertida por los británicos, que enseguida comenzaron a perfeccionar los carros de combate como resultado de las duras lecciones de 1916. Una de las mejoras fue la revisión del método de fijar el blindaje al casco de carro. Incluso balas convencionales disparadas contra el blindaje podían causar daños al desprender afiladas «astillas» y causar heridas a los tripulantes. Cuando se logró un blindaje más grueso que no podía ser perforado por los proyectiles «K» alemanes y se le combinó con una mejor construcción, se obtuvo el nuevo Mk IV, que poseía además una ventilación interior perfeccionada que mejoraba las condiciones de habitabilidad de los tripulantes. Cosa que se comprobaría en los primeros combates de los Mk IV.

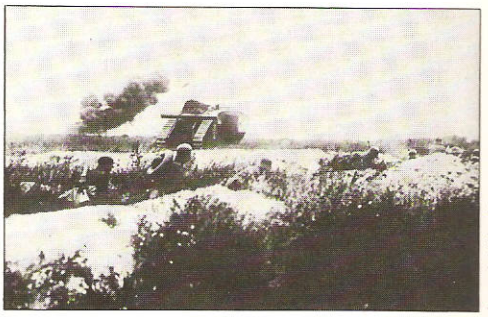
El Mk IV entró en acción en Messines el 7 de junio de 1917. Fue esta una de esas batallas de masas tan del gusto británico en la que las mareas de soldados escasamente entrenados, procedentes de un ejército de «ciudadanos» reacios, se mostraron inflexibles a las técnicas militares. La batalla comenzó con el usual bombardeo artillero preliminar, seguido por una relativa innovación, la detonación simultánea de una serie de grandes minas tapadas bajo las líneas alemanas. Los carros fueron utilizados en su papel ya habitual: acompañar a la infantería para destruir los nidos de ametralladoras.

Se utilizaron unos 76 de los nuevos Mk IV, de los que 72 estaban ya en la línea de fuego dispuestos al combate la noche anterior. En casi todas las batallas de carros, estos fueron colocados en sus respectivas líneas la noche anterior. Esta maniobra requería un alto grado de preparación y presentaba muchas dificultades para las tripulaciones de los carros, que disponían de muy mala visibilidad en la oscuridad. El ruido de los motores afectaba a las comunicaciones, de manera que no había otro recurso que, a medida que se avanzaba, ir marcando el camino con cintas blancas para que no se desviaran. Los tripulantes de los carros tenían que seguir estas cintas blancas para avanzar o seguir a soldados que caminaban delante pero frecuentemente los encargados de realizar esta misión no volvían o las cintas eran destruidas por el fuego artillero. De forma que los tripulantes tenían que avanzar utilizando grandes mapas, una brújula especial para carros y su propia intuición. Después de mucho entrenamiento, los tripulantes fueron capaces de encontrar el camino en la noche de manera que se podía evitar que la infantería marcara el avance. Sin embargo, era una tarea lenta y penosa que a menudo duraba toda la noche, así que los tripulantes quedaban exhaustos antes de que comenzara la batalla.

Messines no fue muy diferente. Una vez que explosionaron las minas, los carros avanzaron junto con las oleadas de infantes. Las primeras líneas fueron tomadas a los alemanes, aturdidos por el efecto de las minas, de modo que los carros se movieron pesadamente hacia sus próximos objetivos. Un Mk IV consiguió destruir varios nidos de ametralladoras en la aldea de Wytschaeta, con lo que las cosas se hicieron más fáciles para la infantería. Pero algunos carros de combate se atascaron en el barro, sin poder avanzar, aunque fueron capaces de seguir combatiendo como si fuesen un nido de ametralladoras más.

Primeras bajas

Naturalmente, a partir de ese momento la batalla se estancó como de costumbre, ya que los carros de combate habían sido asignados a cometidos secundarios en una batalla ya limitada en sus objetivos. Por lo general, se mostraron eficaces y el nuevo blindaje de los Mk IV se mostró capaz de soportar los impactos de las nuevas balas perforantes alemanas.



Imperial War Museum

Un Mk IV utilizado por los alemanes. Obsérvese el soldado con lanzallamas en primer plano. Entre los alemanes estos carros fueron conocidos como «beute Panzer» y fueron más utilizados que los A7V propios. El de la fotografía parece ser un Mk IV (macho).

Así que, casi lógicamente, los Mk IV fueron destinados a proporcionar apoyo en otros dos combates menores antes de que obtuvieran su gran oportunidad. Durante algún tiempo, los oficiales del estado mayor de carros apremiaron al estado mayor central para que les permitiera librar una batalla en los términos que creían más convenientes para sus vehículos de combate, es decir, sobre un terreno que no hubiera sido machacado por repetidos bombardeos artilleros y mediante un ataque en masa de carros de combate en suficiente número, capaz de anular toda oposición. Finalmente se les concedió la oportunidad soñada y el 20 de noviembre de 1917 pudieron librar el encuentro que se conoce históricamente como la primera Batalla de Cambrai.

Por alguna razón, el sector de Cambrai no había sido castigado por la artillería como lo habían

Un Mk V y soldados neozelandeses poco después de la captura de Grevillers el 25 de agosto de 1918. El carro pertenece al 10.º Batallón del Cuerpo Acorazado y parece dirigirse al combate de nuevo.

Imperial War Museum

El Mk IV y Mk V en acción

sido las restantes. La naturaleza de su terreno era llana y abierta pero estaba cortada por al menos tres líneas de profundas trincheras. Los carros tendrían que atravesarlas y los tripulantes decidieron realizar una maniobra en la que tres carros trabajaban en equipo y utilizaban fajinas, los haces de leña ligera utilizados para hacer defensas provisionales.

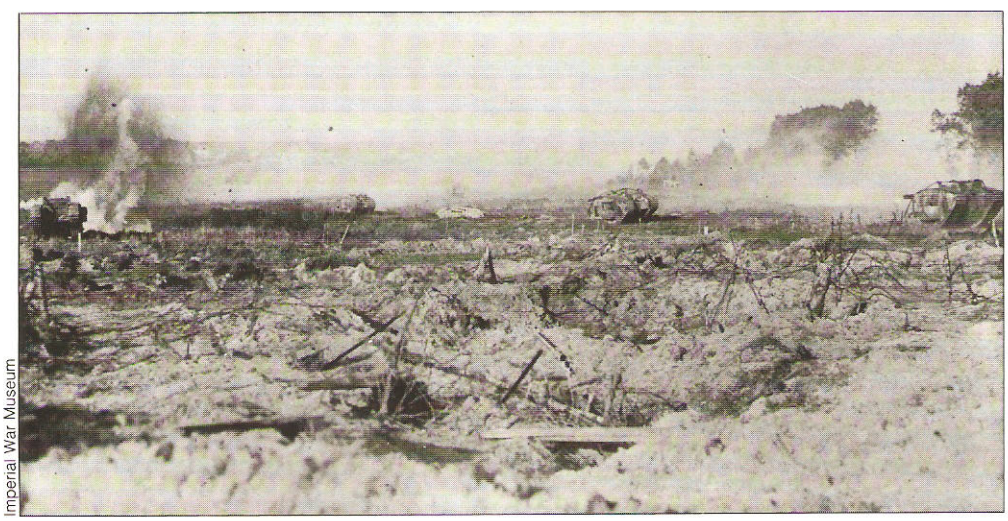
Cada uno de los carros, por turno, lanzaba dentro de la trinchera su fajina y los restantes podían cruzarla. Para hacer el avance más fácil no se realizó bombardeo artillero previo, lo que además añadió un factor de sorpresa.

En la batalla se emplearon no menos de 318 carros de combate, además de otros 98 vehículos de apoyo Mk I dotados de radio para proporcionar a la retaguardia los detalles de la lucha. Asimismo se llevaron carros de suministros que transportaban municiones y combustible. El Royal Flying Corps realizó misiones de observación artillera y de caza sobre la zona.

Todo estaba dispuesto en la mañana del 20 de noviembre y a las 06.00 comenzó la batalla. Los carros se lanzaron al ataque conducidos por su comandante, el general Hugh Elles, y avanzaron rápidamente amparados por la niebla y cruzaron las primeras trincheras. Se hizo notar la práctica de los ejercicios y la destreza adquirida: no sólo se rebasó la primera trinchera sino también la segunda y la tercera. El efecto que causaron los carros de combate al aparecer entre la niebla fue demasiado para los soldados alemanes, que en muchos casos simplemente abandonaron las trincheras y corrieron hacia su retaguardia, aunque en algunas posiciones aisladas los ametralladores permanecieron en sus puestos hasta que literalmente fueron aplastados por las orugas de los carros. Una vez rebasados los atrincheramientos, los carros avanzaron a campo abierto, en algunos puntos hasta ocho kilómetros, con mucho el mayor avance realizado hasta entonces en cualquiera de las batallas del Somme durante cinco meses de duros combates.

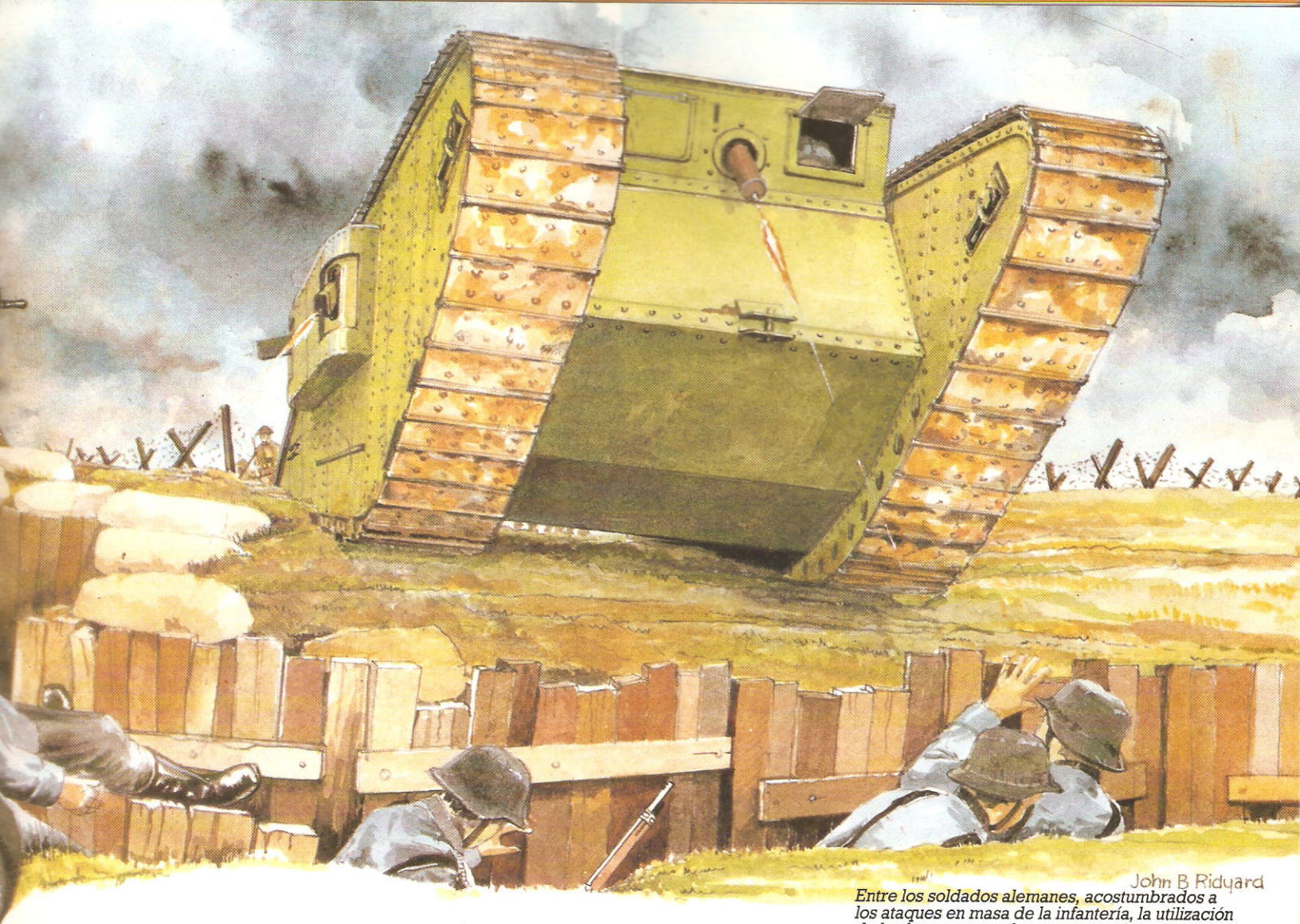
No todo estuvo a favor de los vehículos en su avance ya que en un sólo punto, un único cañón alemán fue capaz de destruir algunos carros de combate. Otros se averiaron al caer en profundas zanjas y varios fueron destruidos al intentar cargar directamente contra las baterias alemanas. Sin embargo, en general, se alcanzaron todos los objetivos y se abrieron vías de penetración para la caballería.

La caballería, en cambio, no llegó y como resultado de los contraataques alemanes, todo el terreno que se había ganado se perdió de nuevo. La causa principal de este fracaso se encontraba indudablemente en los más altos niveles del estado mayor, donde nunca se confió en el éxito de los carros de combate por lo que las reservas de caballería disponibles se hallaban demasiado lejos de la zona de lucha y evidente-



Imperial War Museum

Esta fotografía nos muestra a carros Mk V norteamericanos a la carga sobre las trincheras alemanas en octubre de 1918. Con toda seguridad se trata de una «pose» ya que las fotografías de carros en combate son muy raras. Los norteamericanos utilizaron junto a los Mk V, los Renault FT 17 franceses en sus primeras unidades acorazadas.



John B Ridyard

Entre los soldados alemanes, acostumbrados a los ataques en masa de la infantería, la utilización de los lentos pero, al parecer, invulnerables carros de combate, tenía efectos terroríficos.

mente no pudieron llegar a tiempo. Los carros de combate no podían conservar por sí solos el terreno ganado: y tuvieron que retirarse para reagruparse y abastecerse de suministros pero la infantería que había avanzado con ellos era insuficiente para mantener las grandes áreas tomadas. De esta forma, la batalla de Cambrai concluyó sin resultados materiales tangibles, aunque los carros de combate mostraron su eficacia.

Sin embargo, la lección no fue interpretada correcta inmediatamente. La siguiente acción de importancia en que participaron los nuevos medios de combate fue de nuevo en el Somme, en una batalla que incluso se había planeado antes de la acción de Cambrai. Una vez más, los carros fueron dispersados en pequeños grupos a lo largo de un amplio frente, de manera que, aunque eran capaces de proporcionar apoyo local y destruir fortines, no podían decidir el encuentro. Por estas fechas se produjeron además los ataques planificados por los alemanes; uno de los primeros de la serie de intentos por romper las líneas aliadas se realizó el 21 de marzo de 1918. Los alemanes rompieron el frente en varios lugares y avanzaron, apoyados por los escasos carros de combate de que disponían que proporcionaron apoyo local, sobre las unidades británicas en retirada. Durante este período se perdieron bastantes carros, la mayoría por falta de combustible más que por razones operacionales y eventualmente los avances alemanes se paralizaron, pero no antes de haber desconcertado ampliamente a los comandantes aliados y paralizar «sicológicamente» la ofensiva.

Incremento de la Fuerza Aliada

Aunque entonces no se sabía, las batallas de marzo fueron los últimos esfuerzos que los alemanes podían realizar. Desgastados por años de bloqueo económico y la carencia de suministros esenciales, los ejércitos imperiales no disponían de más hombres y municiones. Sin embargo, en el lado aliado las cosas marchaban de muy distinta manera. Los norteamericanos estaban llegando en número considerable y sus tropas detuvieron el avance alemán en Château-Thierry. Además ya comenzaban a llegar a Francia los primeros carros Mk V y estuvieron dispuestos para el combate en julio. El número de vehículos de combate y de tripulaciones entrenadas crecía también de forma similar y a mediados de 1918 no menos de 15 batallones estaban listos para la acción.

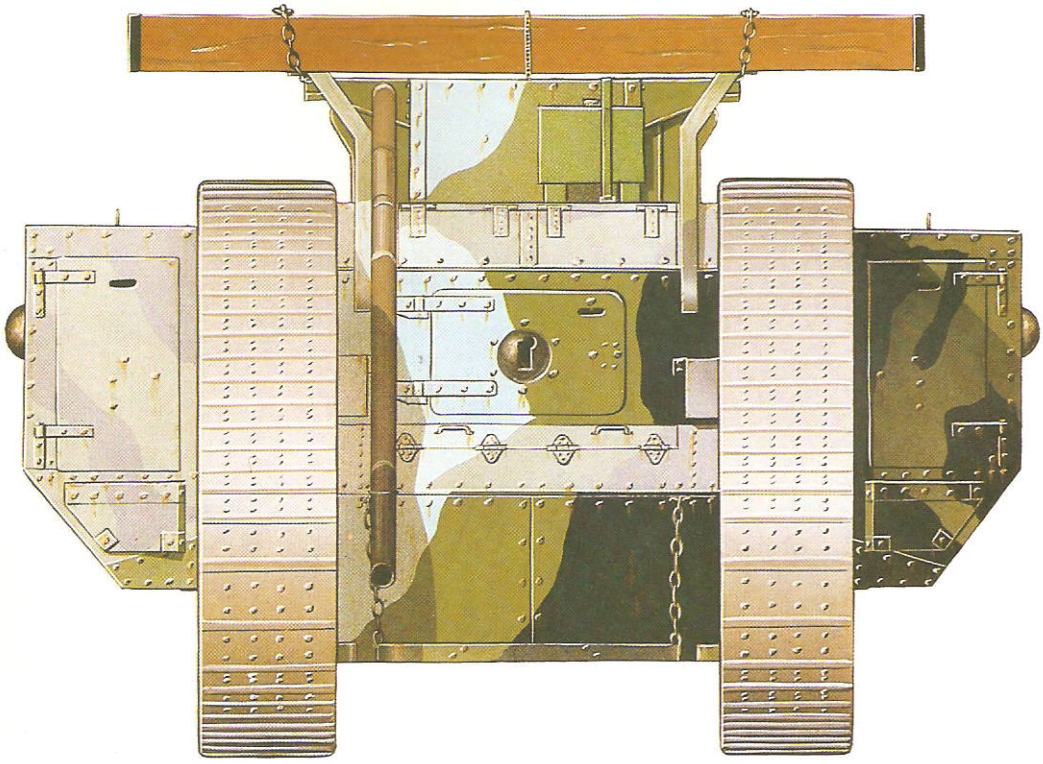
En la serie de combates que culminaron con el Armisticio, existe un pequeño ejemplo de excelente cooperación inter armas y buena planificación. Fue durante la acción de Hamel, el 4 de julio de 1918, cuando la Infantería australiana combatió por primera vez junto a los carros de combate. En este encuentro de objetivo limitado, los aviones volaron sobre el frente mientras se reunían los carros y un breve pero efectivo ataque artillero preludió al avance. Los carros de combate, en apoyo de los infantes australianos, alcanzaron el objetivo programado. Una vez que se había alcanzado este, llegaron a su encuentro carros de aprovisionamiento con munición suficiente para permitir a las tropas mantener el terreno conquistado. Los carros de combate permanecieron para destruir los nidos de ametralladoras que pudieran haber sobrevivido.

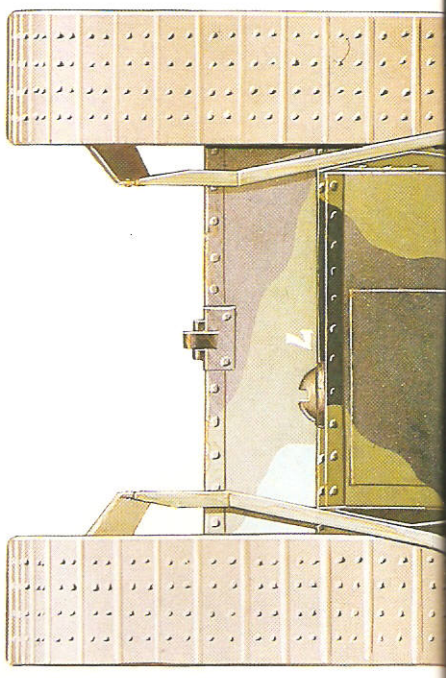
La mayor de todas las batallas de carros de combate fue con todo la de Amiens que comenzó el 8 de agosto de 1918. En ella se utilizaron no menos de 450 vehículos aunque algunos permanecieron en retaguardia como reserva y otros 118 eran de suministros. Los carros estaban organizados en 12 batallones, ocho de ellos equipados con Mk V, dos con Mk V* y otros dos con el medio Mk A Whippet.

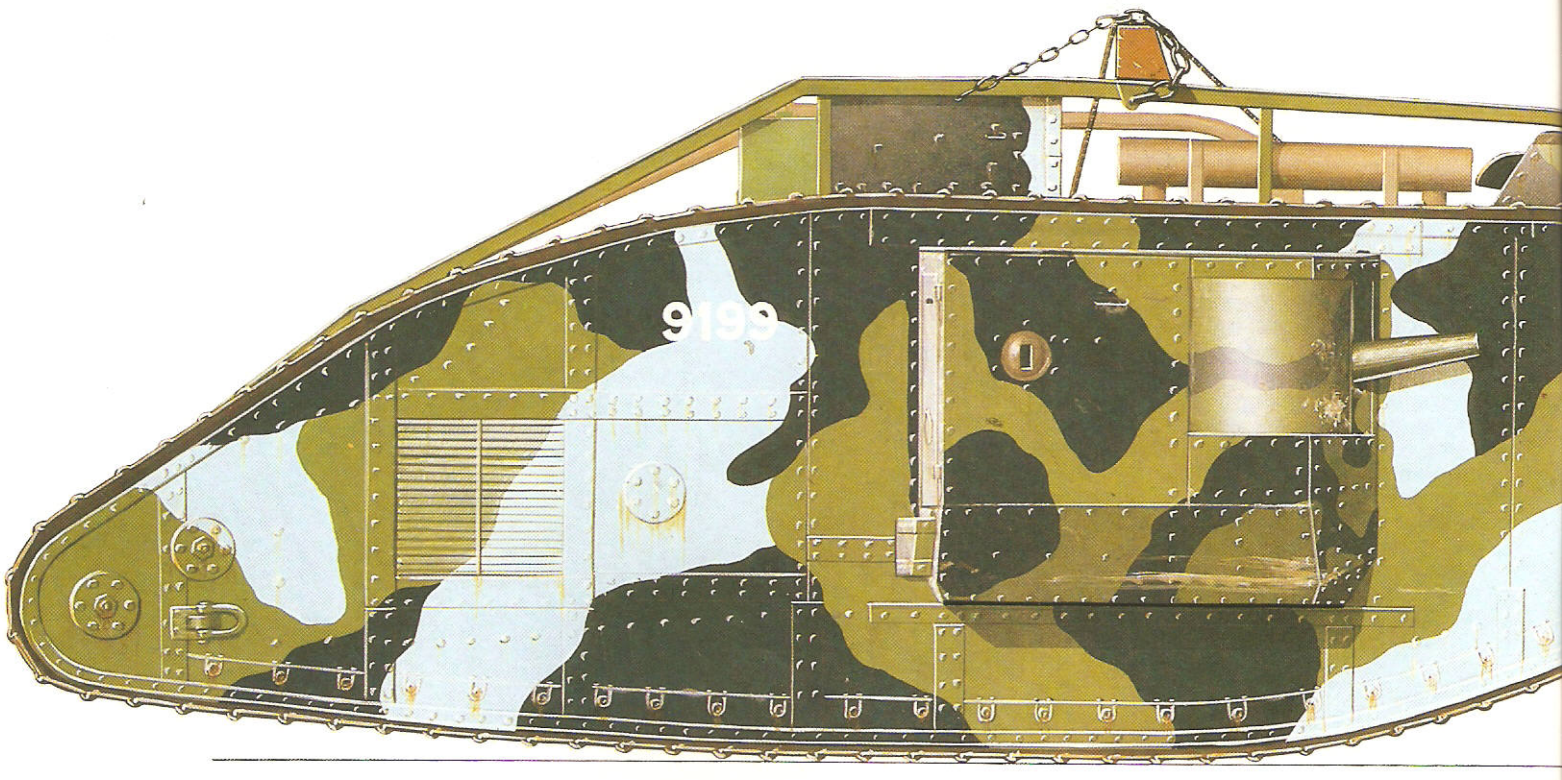
En Amiens no se tomaron precauciones a medias. Mientras los carros se reunían, el ruido fue enmascarado por los aviones que volaban a baja cota y la artillería. Al amanecer los carros de combate avanzaron desde las líneas del 4.º Ejército británico. Enseguida rompieron el frente y las líneas alemanas se desmoronaron. En su avance, los carros fueron apoyados por un batallón de coches blindados y una vez que llegaron a campo abierto, los coches blindados se internaron en la retaguardia alemana. Un coche blindado incluso llegó a atacar un tren y capturar su tripulación. La desbandada fue total y en el primer avance se penetró hasta 12 km. Numerosos carros fueron destruidos pero muchas de estas bajas fueron recuperadas posteriormente.

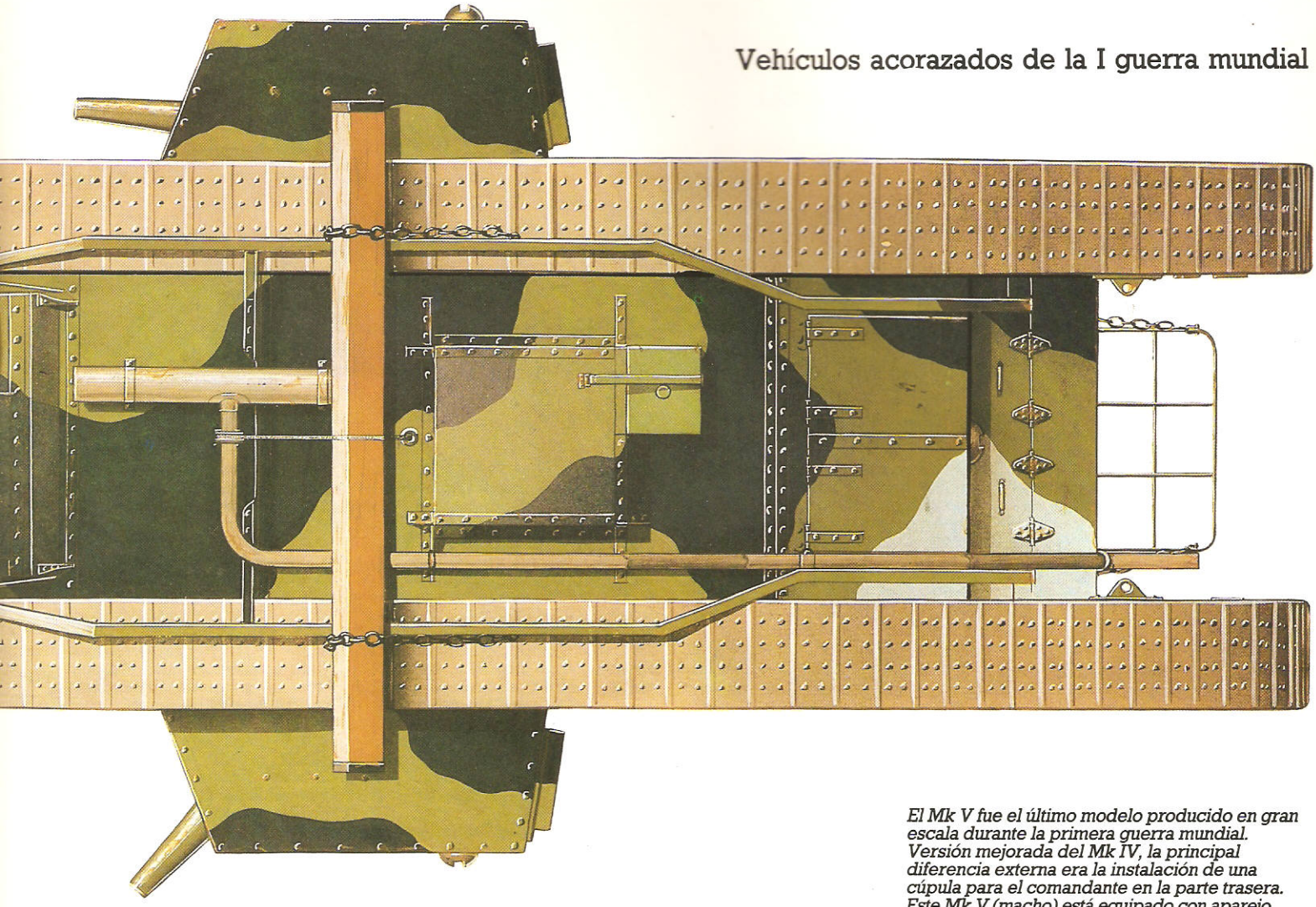
Esta vez la caballería si avanzó, pero una vez pasadas las líneas se mostró incapaz de avanzar contra los nidos de ametralladoras o de moverse a la misma velocidad que los Whippet. Si se necesitaban pruebas de que la caballería ya no era viable en las guerras modernas, la batalla de Amiens proporcionó dichas pruebas.

El Mk IV y Mk V en acción

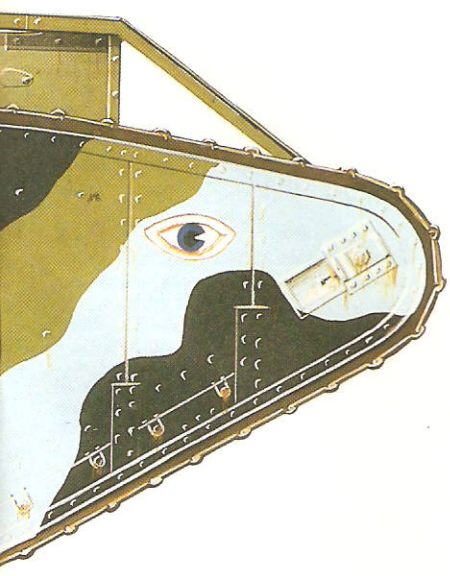


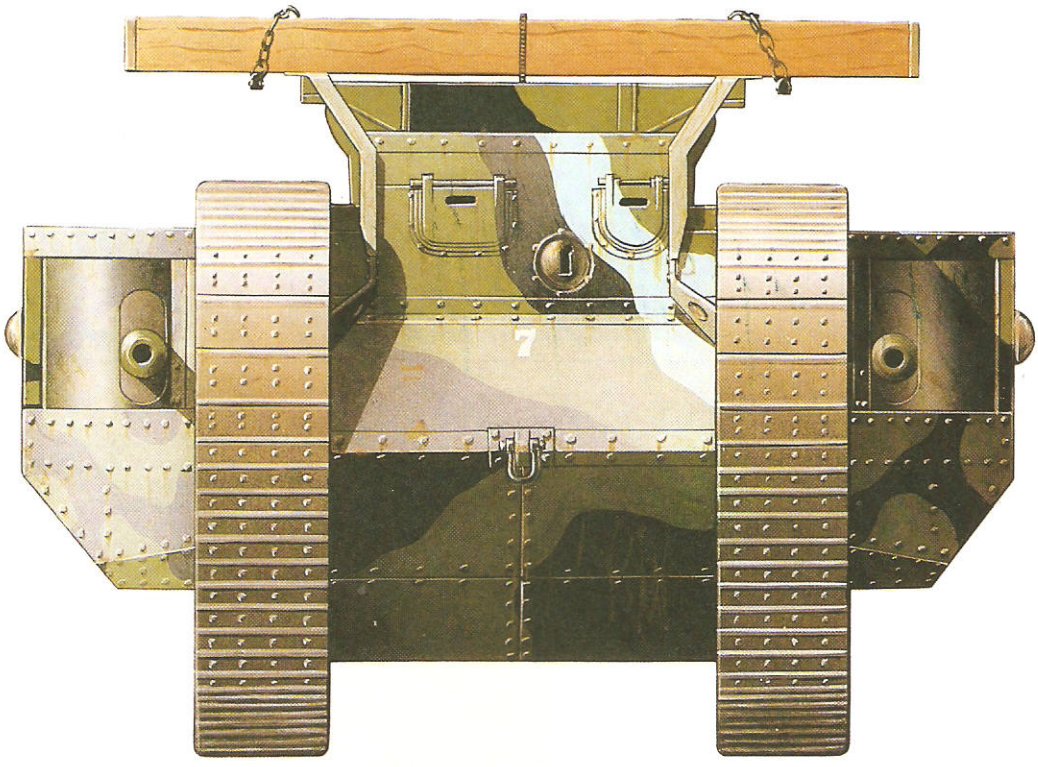






El Mk V fue el último modelo producido en gran escala durante la primera guerra mundial. Versión mejorada del Mk IV, la principal diferencia externa era la instalación de una cúpula para el comandante en la parte trasera. Este Mk V (macho) está equipado con aparejo de recuperación, consistente en una enorme viga colocada sobre raíles fijados al techo del casco. Sujeta sobre las cadenas, era suficiente para proporcionar la tracción extra requerida para salir de una zanja.

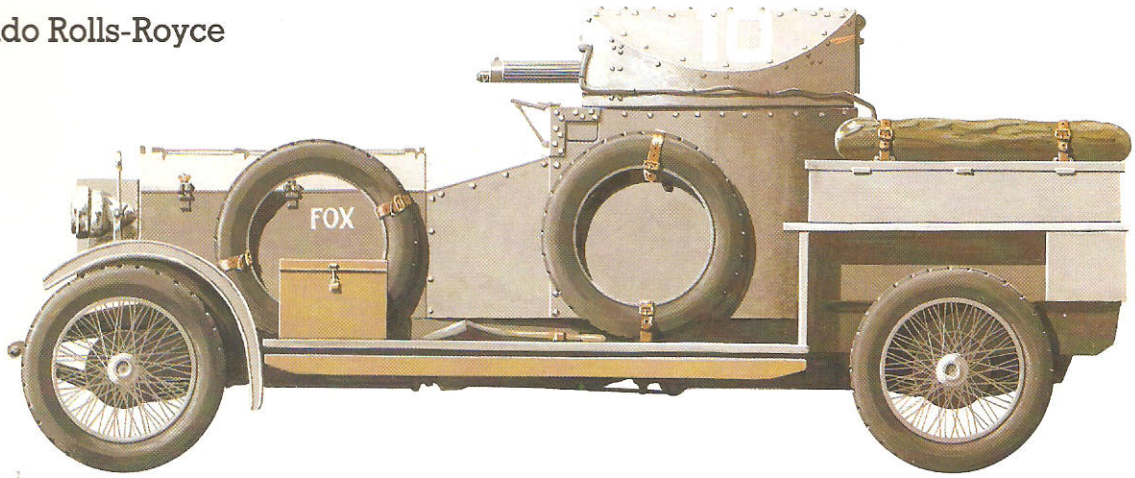




THE ART WORKSHOP

GRAN BRETAÑA

Automóvil blindado Rolls-Royce



Este autoametralladora Rolls-Royce de 1914 posee la original torre tipo Almirantazgo que montaba una ametralladora Vickers de 7,7 mm. Estos vehículos proporcionaron un servicio eficaz durante la guerra y muchos permanecieron en servicio después, especialmente en la India y en las colonias africanas.

En 1914 el Royal Naval Air Service envió un escuadrón mixto de aviones y vehículos a Francia y Bélgica. Una vez allí, algunos de los oficiales navales observaron la forma en la que los belgas utilizaban sus automóviles blindados ante el avance alemán y cómo realizaban incursiones y otras misiones y decidieron unirse a ellos. En pocos días algunos de los automóviles de turismo Rolls-Royce Silver Ghost (Fantasma Plateado) usados por el RNAS fueron blindados en Dunkerque con planchas en sus laterales. Se les instaló una ametralladora detrás del conductor. El Almirantazgo advirtió el éxito de la conversión y dio su aprobación al desarrollo de un automóvil blindado basado en el chasis del Silver Ghost. A finales de 1914 ya se hallaban en Francia los primeros ejemplares producidos en serie.

El automóvil blindado oficial Rolls-Royce, conocido a veces como el Automóvil Blindado Rolls-Royce (con torre Almirantazgo Versión 1914), era una conversión reforzada del turismo civil Silver Ghost con una torre y planchas de blindaje añadidas. Las ballestas fueron reforzadas igualmente para que pudieran soportar el peso extra, pero ésta fue la única modificación que se le hizo al chasis. El blindaje se extendía alrededor de todo el chasis y la torre, que montaba una ametralladora Vickers o Maxim, tenía laterales inclinados que le hacían parecer a la mitra de un obispo. El radiador disponía de una puerta blindada y el techo de la torre podía desmontarse si se requería. Una pequeña zona detrás de la torre se hallaba abierta para cargar respetos y suministros y una ametralladora de trípode auxiliar. En el combate, los vehículos blindados Rolls-Royce se mostraron muy eficaces y permanecieron en servicio hasta 1922. El blindaje máximo de estos automóviles tenía un espesor de 9 mm.

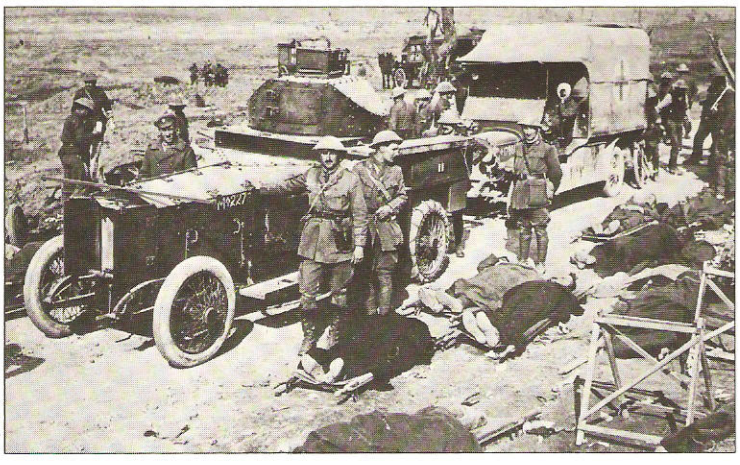
En marzo de 1915 los primeros escuadrones de automóviles blindados del RNAS ya se encontraban en Francia, equipados con Rolls-Royce en su mayoría. Antes de esto los vehículos blindados del RNAS realizaron algunas patrullas y misiones de reconocimiento a lo largo de las áreas costeras francesas y belgas hasta que la «carrera hacia el mar» alcanzara la costa del canal de la Mancha y la guerra de trincheras se convirtiera en la norma. Después de la paralización, hubo poco trabajo para los Rolls-Royce y como además se construyeron nuevos escuadrones tuvieron que ser utilizados en patrullas antiinvasión a lo largo de la costa este de Inglaterra. Cuando los primeros escuadrones formales de coches blindados fueron enviados a Francia, tampoco había ya mucho que hacer, por lo tanto los escuadrones de blindados del RNAS fueron disueltos y los automóviles cedidos al Ejército británico, al que parecieron no interesar.

Los automóviles blindados Rolls-Royce fueron, no obstante, utilizados en otros frentes como por ejemplo, en la frontera noroeste de la India, en la campaña de Gallipoli (donde tampoco realizaron ninguna acción efectiva), en el África Sudoccidental alemana (donde realizaron una campaña poco conocida) y en Uganda. Fue en el desierto y en la Península Arábiga donde los automóviles blindados Rolls-Royce y otros vehículos auxiliares realizaron sus grandes hazañas. Allí se mostraron muy eficaces, seguros, rápidos y con una notable capacidad en los terrenos difíciles.

Los vehículos blindados Rolls-Royce estuvieron en servicio hasta 1922, año en que comenzaron a ser reemplazados por una versión modernizada, el Automóvil Blindado Rolls-Royce (versión 1920).

Características

Automóvil Blindado Rolls-Royce (con torre Almirantazgo Versión 1914)
Tripulación: tres o cuatro hombres.
Peso: 3,5 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Rolls-Royce de 40/50 hp.
Dimensiones: longitud 5,03 m; anchura 1,91 m; altura 2,55 m.
Prestaciones: velocidad máxima 95 km/h; alcance 240 km.



En esta fotografía podemos ver un Rolls-Royce y a su tripulación durante una evacuación de bajas británicas en las cercanías de Guillemont en setiembre de 1916, en el climax de la ofensiva en el Somme. Obsérvese las cadenas antibarro en las ruedas traseras.

Escena callejera en Arrás, abril de 1917, durante el avance de una columna de blindados Rolls-Royce. Todos los automóviles van cargados con el equipo de los tripulantes y provistos de cadenas antibarro en las ruedas tractoras traseras.

Imperial War Museum

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Automóvil blindado Lanchester

Después del blindado Rolls-Royce, el vehículo blindado Lanchester (con torre Almirantazgo), fue el más numeroso en servicio con el Royal Naval Air Service (RNAS) desde finales de 1914. Originalmente estos automóviles blindados estaban destinados a proporcionar apoyo a las bases aéreas y a la recuperación de los pilotos derribados, pero al poco tiempo comenzaron a ser utilizados en misiones ofensivas. A comienzos de 1915 fueron organizados en escuadrones formales de automóviles blindados que formaban parte de las divisiones de vehículos blindados de la Royal Navy.

En apariencia el blindado Lanchester es muy similar al Rolls-Royce, sobre todo por llevar una torre de lados oblícuos similar a la de éste. Sin embargo, el Lanchester disponía de un blindaje oblícuo en el frontal del capó en lugar del más angular instalado en el Rolls-Royce. Originariamente era un coche de turismo civil pero cuando los diseñadores del Almirantazgo terminaron de realizar su trabajo poco permanecería del chasis y la carrocería civil. Se mantuvo el motor sin embargo, no sólo por sus muy útiles 60 hp sino por su diseño, muy avanzado para la época, además de poseer una caja de cambios epicíclica de concepción muy adelantada.

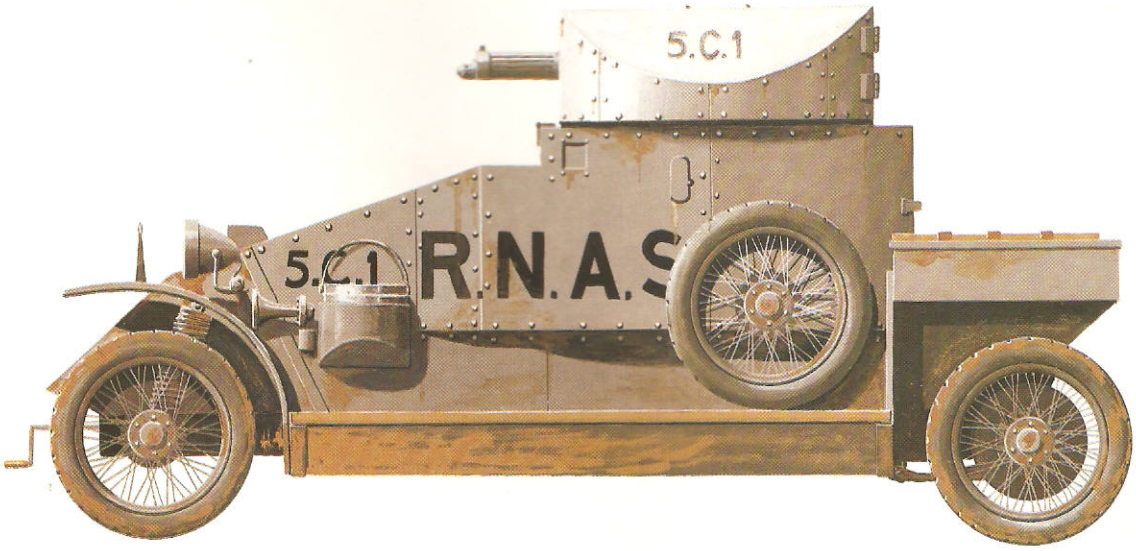
Cuando los automóviles blindados del RNAS fueron cedidos al ejército, en agosto de 1915, se constató que la variedad de tipos era demasiada para mantener cierta eficacia logística y operacional. Así pues se decidió normalizar el diseño del Rolls-Royce, como vehículo blindado estándar y se dio de lado al Lanchester. Los ejemplares existentes fueron devueltos a Inglaterra en octubre de 1915 y al año siguiente se reorganizó el primer escuadrón de la división de automóviles blindados de la Royal Navy, unidad enviada a Rusia. Una vez allí tomaron parte en un sinfín de combates de los que se recuerda poco. Durante mucho tiempo, los Lanchester atravesaron países donde apenas si existían caminos y fueron utilizados en Persia, Rumania y la Galitzia, operando en condi-

ciones atmosféricas que variaban desde las desérticas a las árticas. En sus vidas operativas, los Lanchester fueron empleados en una forma que se anticipaba a lo que más tarde sería la norma de los combates entre blindados. Actuaban como punta de lanza de grandes columnas motorizadas que transportaban tropas o de camiones blindados y de transporte de personal que atravesaban los vastos territorios del sur de Rusia y los desiertos de Iraq. Realizaron misiones de reconocimiento y exploración, apoyo a la infantería o intrusiones ofensivas, misiones en las que el Lanchester se mostró eficaz, rápido y seguro.

El Lanchester permaneció en servicio con las unidades rusas hasta el fracaso final de la ofensiva Brusilov a mediados de 1917. Después, el Imperio del zar se vio envuelto en luchas internas que culminarían con el triunfo de la revolución y en estas confrontaciones los escuadrones de Lanchester no tenían un cometido que cumplir y de esta forma los supervivientes fueron embarcados con destino a Gran Bretaña con bastante más de 55 000 millas añadidas a sus indicadores cuentakilómetros.

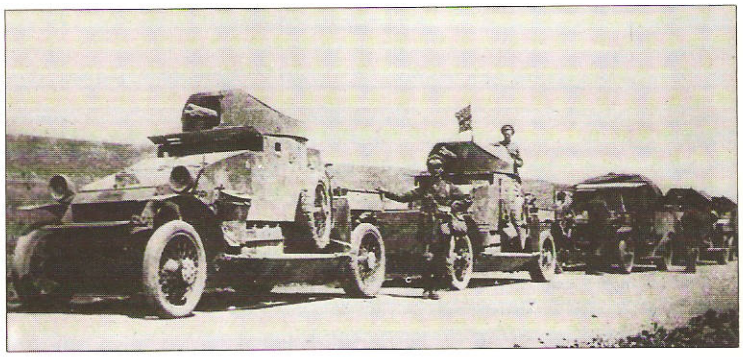
Características

Automóvil blindado Lanchester (con torre versión Almirantazgo)
Tripulación: cuatro hombres.
Planta motriz: un motor de gasolina Lanchester de 60 hp.
Dimensiones: longitud 4,88 m; anchura 1,93 m; altura 2,286 m.
Prestaciones: velocidad máxima 80 km; alcance 290 km.



Arriba. Un automóvil blindado Lanchester con las insignias del RNAS en 1914. Estos vehículos no poseyeron la fama de los Rolls-Royce pero también proporcionaron excelentes servicios.

Derecha. Automóviles blindados Lanchester de la Royal Navy en Rusia durante 1917. Estos vehículos realizaron centenares de millas en apoyo de las tropas rusas y realizaron misiones de observación y combate en el extenso Frente Oriental.



Imperial War Museum

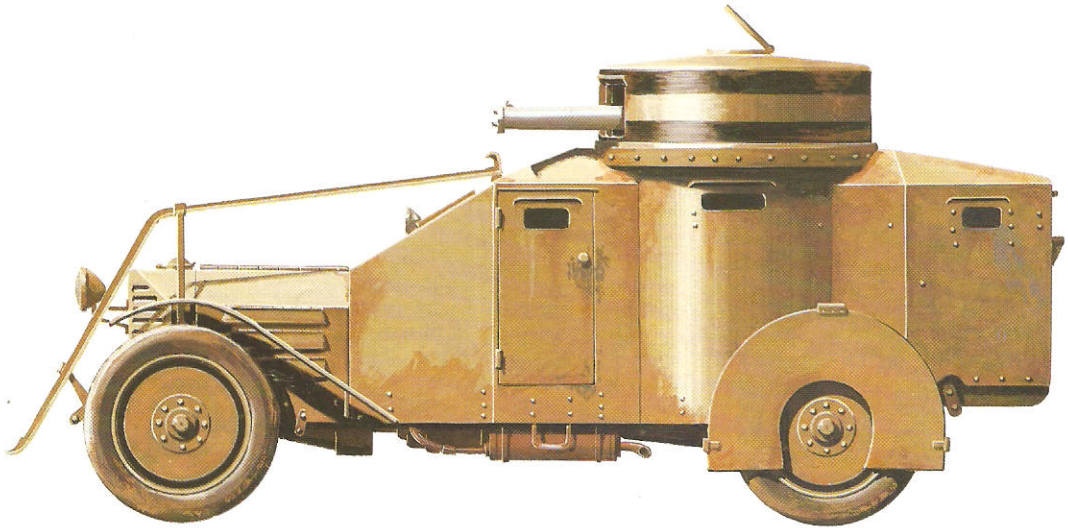
ITALIA

Autoblindo Mitragliatrice Lancia Ansaldo IZ

El primer Lancia modelo IZ no era un automóvil blindado sino un pequeño camión que montaba en su parte trasera una especie de escalera de bombero que era utilizada por las unidades artilleras de 102 mm para la observación y corrección de tiro. Aunque ciertamente es esta una función militar no fue hasta poco después, en 1915, cuando el camión fue drásticamente convertido en un automóvil blindado denominado Autoblindo Mitragliatrice Lancia Ansaldo IZ. Para sus días el IZ era un diseño bastante avanzado. Su apariencia era convencional, con el motor en la parte frontal y la posición de conductor detrás de él, detrás de una placa de blindaje oblicua y cerrada lateralmente de forma similar. El compartimento de combate principal era una estructura en forma de caja en la parte trasera que sobre ella montaba una torre con una sola ametralladora. Una variación posterior que fue casi universalmente adoptada, consistió en el montaje de dos ametralladoras en la torre inferior por lo que el IZ se convirtió en un vehículo bastante pesadamente armado para su tamaño.

Eran prominentes en el IZ los dos raíles de acero que se extendían desde la posición del conductor hasta un punto por debajo y delante de las ruedas delanteras. Estos raíles estaban destinados a cortar alambradas. Versiones posteriores llevarían incluso más protección contra las alambradas, mediante la extensión del blindaje a las ruedas, tanto traseras como delanteras. Las contraventanas blindadas se colocaban delante para proteger al radiador y también disponía de escotillas para disparar en la parte superior del casco y además había la posibilidad de disponer de una segunda ametralladora en la parte trasera del casco.

Durante mucho tiempo las unidades de automóviles blindados italianos contribuyeron escasamente a las campañas contra Austria-Hungría ya que la mayoría de los combates se llevaron a cabo en zonas montañosas donde los vehículos de ruedas tenían pocas oportunidades de operar. Una pequeña fuerza de 39 automóviles blindados IZ realizó algunas misiones de reconocimiento a lo largo del Piave durante los combates en este frente y contribuyeron al período limitado de combate de movimientos que siguió a la ruptura austro-alemana de 1917. Después de estas operaciones apenas si actuaron y algunos fueron enviados al norte de África en misiones de policía. Una compañía de automóviles IZ formó parte del contingente acorazado del C.T.V. italiano durante la guerra civil española.



El Autoblinda Mitragliatrice Lancia Ansaldo IZ, uno de los mejores vehículos blindados de la primera guerra mundial, montaba una ametralladora en su torre circular. Se mostraron particularmente duraderos y algunos fueron utilizados en la guerra civil española entre 1936 y 1938 en manos italianas.

Características

Autoblindo Mitragliatrice Lancia Ansaldo IZ
Tripulación: seis hombres.
Peso: 3,8 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina de 35/40 hp.
Dimensiones: longitud 5,40 m; anchura 1,82 m; altura con una sola torre 2,40 m.
Prestaciones: velocidad máxima 60 km/h; alcance 300 km.

Blindados en el desierto

La guerra de trincheras en Europa dejó inactivos a los vehículos blindados después de 1914. Sin embargo, hubo una campaña que fue diferente y en donde el automóvil acorazado tuvo un papel estelar: las operaciones en el desierto.

Cuando la guerra de movimientos comenzó a estabilizarse en el Frente Occidental, durante la primera guerra mundial, con el establecimiento de líneas continuas de trincheras desde Suiza hasta el canal de la Mancha, la breve y activa vida de las primeras unidades blindadas comenzó a declinar. No podían realizar sus incursiones tras las líneas enemigas por la sencilla razón de que ni siquiera se podía patrullar por las propias líneas sin atraer la atención de la artillería enemiga. Por lo tanto los vehículos blindados del Royal Naval Air Service fueron retirados y regresaron a Gran Bretaña. Dos escuadrones se enviaron a tomar parte en la campaña de Gallipoli, pero no tuvieron oportunidad de intervenir ya que cuando llegaron la pequeña cabeza de playa había sido cercada por los turcos y no había materialmente sitio para que los blindados Rolls-Royce pudieran maniobrar. Las trincheras profundas eran obstáculos insalvables para ellos y poco después fueron enviados a Egipto.

Allí, los blindados Rolls-Royce fueron entregados al ejército, que había asumido el control de los escuadrones de automóviles blindados de la Royal Navy. La entrega se realizó en agosto de 1915, siendo reorganizados en las Light Armoured Motor Batteries (LAM, baterías acorazadas ligeras motorizadas) del Motor Machine-Gun Corps (cuerpo de autoametralladoras). Asimismo se decidió normalizarlos en un solo tipo, el Rolls-Royce, no sólo porque el ejército tenía confianza en el vehículo, sino porque además se simplificaba el mantenimiento y los repuestos.

Algunas de estas unidades LAM fueron enviadas a Egipto, donde fueron utilizadas para patrullar por el Canal de Suez, relevando de este ingrato trabajo a un número considerable de tropas que fueron enviadas a zonas de mayor conflictividad. Los automóviles blindados eran capaces de atravesar la zona del Canal y descubrir mucho más terreno que la caballería o la infantería. Estos escuadrones de Suez no eran los únicos motorizados de la zona ya que hubo otros en Palestina, Siria, Mesopotamia y Persia. En este último lugar se dedicaron a patrullar las zonas petrolíferas para asegurar el abastecimiento de crudo, ante el temor de ataque de las tribus merodeadoras. Los automóviles blindados eran normalmente suplementados por automóviles sin blindar. Algunos de estos vehículos también eran Rolls-Royce, pero la mayoría pertenecían al Ford Modelo T, convertidos y organizados en unidades denominadas Light Car Patrols (patrullas de automóviles ligeros).

Durante los años 1916, 1917 y 1918 los británicos se dedicaron a realizar una serie de campañas en el desierto y durante estas campañas las tripulaciones de estas unidades tuvieron que aprender el arte de conducir por el desierto, orientarse por el Sol y utilizar una brújula solar. También aprendieron a atravesar grandes áreas utilizando rudimentarios caminos de arena, a recuperar vehículos atascados y en general a desenvolverse en las extremas condiciones del desierto, que podían pasar del calor abrasador al frío casi de congelación en tan sólo unas pocas horas. Los mismos automóviles blindados fueron provistos de algunas modificaciones para afrontar mejor dichas condiciones. En los Rolls-Royce los blindajes superiores de la torre fueron retirados y se colocaron en mejor posición las placas del blindaje del radiador. Los Ford fueron dotados de un pinzote alto para una ametralladora Lewis, que les proporcionaba una modesta capacidad ofensiva.

En 1916 se colocaron las bases para poder comenzar a realizar estas campañas. Muchas de las tribus de la zona del Canal de Suez eran nómadas beduinos por lo general amistosos con los británicos y que causaban pocos problemas, normalmente de escasa importancia. Pero a comienzos de 1916 estas tribus fueron atacadas por otra del desierto, llamada senussi. Con bases en oasis en el interior del desierto que hoy conocemos como Libia, las incursiones de los senussi fueron creciendo en escala, hasta llegar a alarmar a los beduinos. Atacaban preferentemente a las reservas de víveres de estos últimos y en ocasiones las incursiones se realizaron con considerables fuerzas y medios.

Para mantener el orden a lo largo de la frontera con el territorio de los senussi, los británicos decidieron realizar operaciones punitivas del tipo de las practicadas en la frontera noroccidental de la India. Las baterías de LAM fueron emplazadas bajo el mando del duque de Westminster, que decidió internarse en el desierto con la mayor parte de sus tropas sobre camiones. El primer contacto se produjo justo en la frontera egipcia con Libia, pero los nómadas se retiraron rápidamente hacia una de sus bases en Siwa, a 320 km en el interior.

El 14 de marzo de 1916 la columna de vehículos blindados del duque, con sus automóviles y camiones, y llevando un sólo cañón de campaña estaba en el paso de Halfaya, lugar que volvería a ser parte de la historia militar años más tarde. Sabiendo que la fuerza principal de los senussi no estaba demasiado lejos, el duque tomó un pequeño grupo de nueve blindados Rolls-Royce, un Ford con una ametralladora y un automóvil descubierto. Pronto encontraron a los senussi, en número de unos 800 hombres, reforzados además por algunos soldados turcos y dos cañones

Las líneas férreas eran muy vulnerables a los ataques por sorpresa y a los sabotajes. El Ejército turco nunca supo cuando una línea bloqueada o un tren detenido era el preludio de un ataque desde el desierto.

de campaña de pequeño calibre. La escaramuza duró dos días, utilizando con gran efecto las ametralladoras la pequeña fuerza del duque, que tuvo la suerte de destruir al destacamento artillero de los senussi en los primeros ataques. Gradualmente la fuerza senussi fue destruida y su campamento arrasado. Los supervivientes se retiraron a la desbandada, aunque el pequeño grupo de blindados aún tuvo que realizar otra misión.

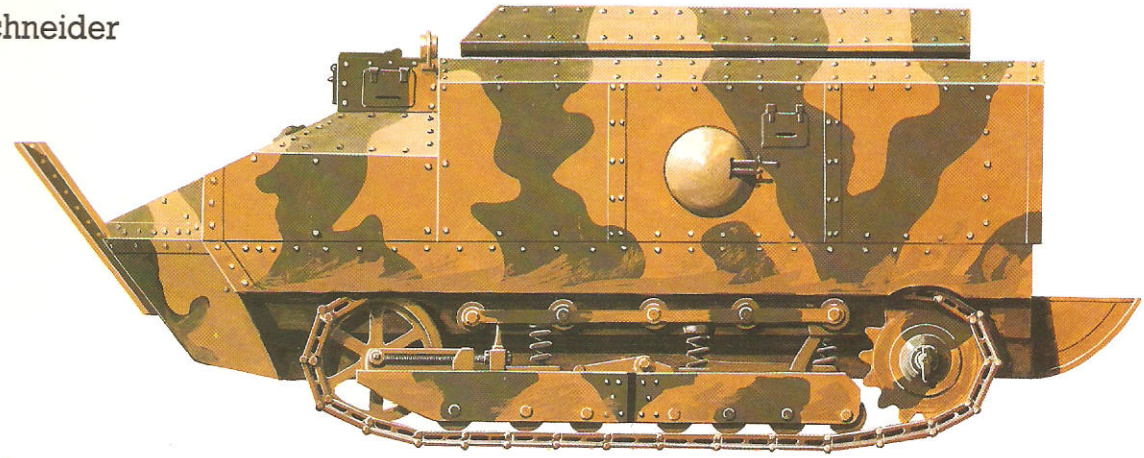
Un mes anterior (noviembre) un mercante armado, el *Tara*, había sido torpedeado en la costa cercana a la bahía de Sollum. Los supervivientes del naufragio fueron capturados por los senussi que los llevaron a un campamento en mitad del desierto, en Bir Hakeim. La columna móvil del duque avanzó hacia Bir Hakeim en otra jornada de épico recuerdo, pero cuando llegaron allí los senussi se retiraron hacia el desierto, dejando tras de sí a los náufragos del *Tara*. La propaganda británica magnificó a gran escala esta pequeña campaña que culminó con el rescate de los náufragos del *Tara* y todavía hoy día se pueden leer historias fabulosas sobre tales hechos como la titulada «Boy's Own».

Con los senussi dispersados, los siguientes años en la zona fueron de tranquilidad y en las patrullas nunca hubo encuentros con los supervivientes. Pero mientras se apaciguaba esta zona del Sahara Occidental, hubo que emplearse en otra campaña al este de Suez. Estas operaciones contra los turcos tuvieron más apariencia de guerra formal, aunque durante mucho tiempo las líneas enfrentadas de los turcos y el Imperio permanecieron en total inactividad, en un estado de estancamiento de frentes. En ambas zonas hubo un constante trasiego de patrullas de coches blindados, que en el caso británico se concretó en reconocimientos lejanos y pequeñas incursiones sobre la retaguardia turca. Algunas de estas escaramuzas fueron realizadas con la valiosa cooperación de las tribus árabes que luchaban para liberarse del yugo turco. Entre estos bravos luchadores destacó el legendario coronel T.E. Lawrence, aunque naturalmente su figura ha sido agrandada por la propaganda. Por estas fechas, el coronel Lawrence recibió algunos vehículos blindados y auxiliares y a veces su pequeño grupo obtuvo apoyo aéreo, a pequeña escala naturalmente. Los automóviles auxiliares se usaron también para mantener a los aviones en operaciones alejadas de sus bases. Era una forma poco hortodoxa de combatir para la época, pero efectiva. Columnas de jinetes árabes apoyados por blindados y automóviles armados asolaron las rutas de suministros, posiciones aisladas y fortines turcos. Eran ataques por sorpresa seguidos de rápida retirada hacia el desierto tras la destrucción del objetivo. Pocas líneas férreas de la zona quedaron sin destruir y eran constantes los ataques a los ferrocarriles de suministros y transporte de tropas. Muchas de estas acciones pueden leerse en el libro escrito por Lawrence «Los siete pilares del saber». La mayoría de ellos eran ataques a trenes o ametrallamientos de estos convoyes desde los vehículos en movimiento. También se realizaron intentos para destruir puentes y líneas telefónicas y telegráficas. Los blindados actuaban en pequeños grupos y eran apoyados en algunas ocasiones por un automóvil Talbot que montaba un pequeño cañón de montaña. Aunque no eran muy eficaces porque eran muy pesados para sus vehículos y causaron problemas en ocasiones.

Algunos de los Rolls-Royce blindados que se vieron involucrados en estos combates del desierto, se mostraron muy eficaces y con un grado óptimo de seguridad. No sólo maniobraban fácilmente sobre terrenos difíciles, sino que apenas necesitaban mantenimiento durante grandes períodos de tiempo. Muchos de ellos permanecieron en servicio después de la guerra y algunos todavía eran útiles en 1939. Para entonces, las muchas lecciones de cómo sobrevivir y operar en las duras condiciones del desierto que se habían aprendido se habían vuelto a olvidar casi por completo. Aunque los británicos permanecieron en el Oriente Medio en el período de entreguerras y realizaron numerosas operaciones de largo alcance utilizando vehículos blindados, tal actividad fue a pequeña escala y nunca alcanzaron el nivel que habían tenido entre 1916-18. En 1939 todas estas lecciones tuvieron que volver a ser aprendidas, a veces incluso sobre el mismo terreno.

FRANCIA

Char d'Assaut Schneider



El diseño básico del carro de asalto Schneider (o Schneider CA) fue desarrollado bajo la protección del general Estienne, que previó que un tractor blindado que pudiera remolcar vagones acorazados que transportaran tropas a través de los campos de batalla de Frente Occidental podrían atacar por sorpresa y romper las líneas de trincheras alemanas. Como base de este tractor blindado Estienne propuso utilizar las orugas y el chasis del tractor agrícola norteamericano Holt que para entonces (1915) comenzaba a utilizarse ampliamente como tractor de artillería. Consiguió hablar directamente con el general Joffre, comandante en jefe francés y pudo de esta forma, al convencerle, obtener apoyo para su propuesta. Poco después el consorcio de armamento Schneider fue la compañía encargada de actuar como agencia de desarrollo. Las propuestas originales a finales de 1916 consistían en pedidos para unos 200 Schneider CA, pero su desarrollo y producción fueron tan lejos que hasta mediados de 1917 no estuvieron disponibles en número apreciable. El carro Schneider apareció como una especie de cajón blindado montado sobre las orugas casi sin alterar del tractor Holt. La superestructura disponía de dos ametralladoras en rótulos laterales y de un cañón corto de 75 mm en el lateral derecho delantera, disparando hacia adelante. El motor desarrollaba 55 hp de potencia y era alimentado por dos tanques de combustible que se hallaban situados cerca de la posición de la ametralladora. Estos depósitos se mostraron muy vulnerables al fuego enemigo, ya que un solo proyectil perforante podía incendiar el vehículo, suerte que corrieron muchos carros Schneider en combate. El espesor máximo del blindaje era de 11,5 mm, que se incrementaría a 19,5 mm en los últimos modelos. Por otra parte, la idea del transporte blindado de personal remolcable fue abandonada y los Schneider se utilizaron principalmente para apoyar la infantería, pero se mostraron muy poco eficaces en este papel. En mayo de 1917 se habían fabricado unos 300 ejemplares, pero después de este lote se desarrolló una versión de suministros y respetos, el Schneider Char de Ravitaillement (carro de reavituallamiento), en la que se había remplazado el cañón de 75 mm por espacio para llevar la carga deseada. Se le añadieron 8 mm más de blindaje en los laterales, como resultado de la experiencia en combate y quizás la mayor contribución del carro Schneider fuera que como resultado de su dura experiencia en combate, el Ejército francés aprendieran como usar y mantener los vehículos blindados en el campo de batalla. Los militares franceses fundaron su primera escuela de adiestramiento de carros de combate en Champlieu en octubre de 1916 y pronto se dieron cuenta que la carencia de recambios y de suministros podía obligar a los blindados a retirarse del terreno ganado duramente al enemigo. El último de los carros Schneider CA fue entregado en agosto de 1918, ya que la mayor eficacia de los Renault FT 17 había reducido su número en servicio a unos 100. La mayoría de los existentes habían sido desarmados para sus misiones de suministros, aunque los carros con cañón Schneider también combatieron a lo largo de 1918. Sin embargo demostraron ser muy inestables y de prestaciones poco lucidas, propensos a incendiarse cuando eran impactados. El Ejército español adquirió seis de estos carros en enero de 1922 con destino a la operación de Marruecos.

El Char d'Assault Schneider se mostró muy poco eficaz cuando entró en combate. Sus cortas cadenas y su largo casco restringían su capacidad todo terreno, incluso con los salientes extras en el morro y la cola. El blindaje era débil y el vehículo se incendiaba rápidamente.

Características

Char d'Assaut Schneider
Tripulación: siete hombres.
Peso: 14,6 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Schneider de cuatro cilindros y 55 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 6,32 m; anchura 2,05 m; altura 2,39 m.
Prestaciones: velocidad máxima 6,75 km/h; alcance 48 km, o seis-ocho horas de autonomía.

Imperial War Museum

Carros Schneider avanzan hacia el frente cerca de Eglantiers, en el Oise. El cañón corto de 75 mm montaba a la derecha de la superestructura y disponía de una ametralladora en rótula a cada lado. La tripulación viajaba sobre el techo para evitar el excesivo calor desprendido por el motor.

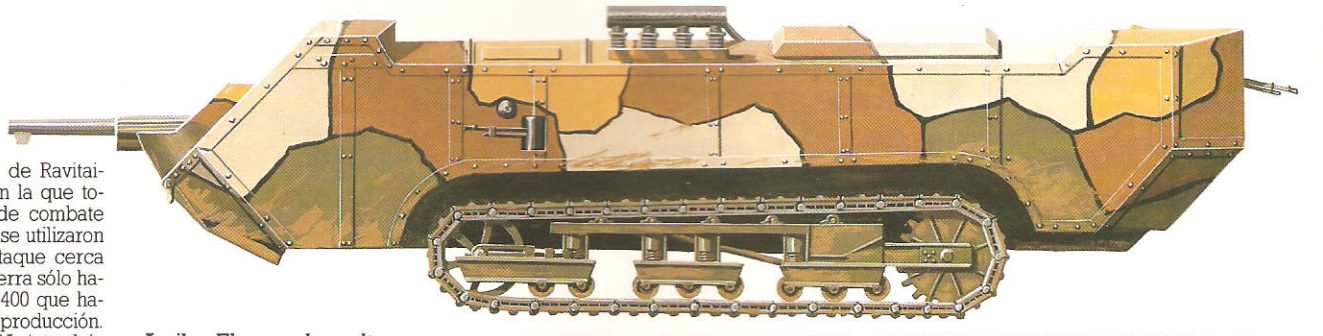
FRANCIA

Char d'Assaut St. Chamond

El desarrollo del Schneider CA había pasado por alto los canales de suministro oficiales del Ejército francés y éste, ofendido, decidió realizar su propio diseño de un carro de combate. El coronel Rimailho fue el encargado del diseño y a comienzos de 1916 ya se había construido el primer prototipo en la factoría de Saint Chamond en Homecourt. El nuevo vehículo fue conocido como Char d'Assaut (Carro de asalto) St. Chamond. Como con el carro Schneider CA, el desarrollo y la producción fueron muy lentos, de manera que hasta mayo de 1917 no estuvieron listos para entrar en combate los primeros ejemplares.

A simple vista el St. Chamond CA tenía algunas características poco usuales. Como el Schneider, estaba basado en el chasis y las orugas del tractor Holt, aunque la oruga se había alargado para proporcionar un mayor tramo de contacto sobre el suelo. La transmisión era poco corriente pues se utilizaba un motor de gasolina para accionar una transmisión eléctrica. Aunque esta transmisión de gasolina-electricidad funcionaba correctamente, también significaba un pesado volumen extra ya que el sistema hacía rebasar hasta 5 toneladas el peso de diseño. Este sobrepeso no quedaba compensado por la configuración del casco, que se extendía tanto hacia delante como detrás de la oruga, lo que implicaba que cuando el vehículo atravesaba terrenos accidentados o incluso las trincheras más cortas, el casco tropezaba y el carro quedaba atascado o hundido. En combate demostró serias desventajas ya que los alemanes se dieron cuenta rápidamente de las pobres prestaciones todo terreno del St. Chamond y por consiguiente agrandaron sus trincheras. El St. Chamond CA montaba un cañón de campaña convencional Modelo 1897 de 75 mm y también era posible instalar hasta cuatro ametralladoras en el perímetro del casco. Es espesor máximo del blindaje era de 17 mm.

Las pobres prestaciones del St. Chamond CA en campo traviesa restringieron tan severamente su utilización en combate durante 1917, que el modelo fue gradualmente sustituido por el nuevo Renault FT 17, y muchos fueron convertidos a carros de reavituallamiento, deno-



minados St. Chamond Char de Ravitaillement. La última acción en la que tomaron parte como carros de combate fue en julio de 1918, cuando se utilizaron 131 de ellos en un contraataque cerca de Reims. A finales de la guerra sólo había 72 en existencia de los 400 que habían salido de la cadena de producción. Aunque el St. Chamond CA introdujo muchas innovaciones (el cañón de 75 mm montado frontalmente, la transmisión de gasolina-electricidad y las orugas alargadas) fue básicamente un diseño poco afortunado, con unas prestaciones bastante pobres de todo terreno, y en combate se mostró solamente con un valor muy limitado.

Arriba. El carro de asalto St. Chamond era incluso más largo y torpe que el Schneider y su largo casco restringía su uso en combate, por lo que a menudo se le relegaba a cometidos de suministro. Tenía una potencia de fuego considerable al disponer de cuatro ametralladoras y un cañón de 75 mm, además de una transmisión avanzada gasolina-electricidad.

Imperial War Museum

Derecha. Carros de asalto St. Chamond se dirigen hacia Moyenville en el Oise, en 1917. En la fotografía se puede apreciar el enorme volumen de estos carros en comparación con su limitada oruga y su escasa altura respecto al suelo.

Características

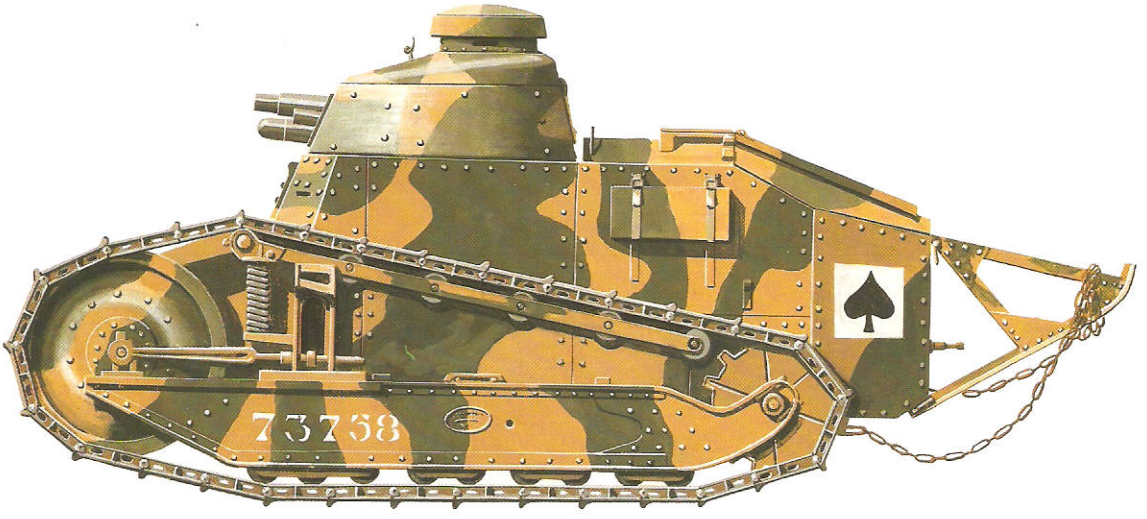
Char d'Assaut St. Chamond
Tripulación: nueve hombres.
Peso: 23 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Panhard de cuatro cilindros y 90 hp accionando una transmisión eléctrica Crochat-Collardeau.
Dimensiones: longitud incluido el cañón 8,83 m; longitud del casco 7,91 m; anchura 2,67 m; altura 2,34 m.
Prestaciones: velocidad 8,5 km/h; alcance 59 km.

FRANCIA

Renault FT 17

El pequeño Renault FT 17 fue sin duda una de los carros de combate de mayor éxito de la primera guerra mundial. Su origen está en las propuestas hechas por el inspirado general Estienne, que vió la necesidad de disponer de un vehículo blindado ligero de apoyo directo a la infantería. El diseño sin embargo hubo de esperar hasta mediados de 1916, cuando Renault tomó cartas en el asunto y, con un pedido de 1 000 unidades, comenzó a producir un prototipo.

A finales de ese mismo año el diseño ya estaba acabado. Era un carro de configuración sorprendentemente moderna dos tripulantes, armado con una ametralladora y no se parecía en nada a sus contemporáneos. Se arguyó que era estrecho y su armamento poco apropiado pero con todo se realizó un pedido inicial y poco tiempo después otro por 2 500 ejemplares.



El diseño del FT 17 fue el primero en el que se observaba ya la configuración básica que hoy entendemos como un carro de combate clásico. Disponía de una pequeña torre con un giro de través de 360°. La barcaza tenía las orugas en los laterales y no existía un chasis como tal ya que el casco estaba construido directamente sobre los componentes.

Renault fue incapaz de producir el pedido, así que se tuvo que utilizar a otros fabricantes en un extenso programa de subcontrata. Incluso los norteamericanos participaron pero como insistieran en que sus FT 17 se construyeran de acuerdo a las normas y métodos norteamericanos, ninguno de ellos llegó a Francia antes del Armisticio. En Francia la original torre fundida fue a menudo sustituida en las cadenas de producción por otra torre de diseño octogonal que utilizaba planchas blindadas planas. El cañón de 37 mm se convirtió en la norma oficial (Char-cannon FT 17), aunque también se podía colocar ametralladoras (Char-mitrailleuse FT 17). No pasó mucho tiempo antes de que apareciera una versión de cañón autopropulsado de 75 mm conocida como Char-canon Renault BS, e incluso existió una variante especial de radio, el Char Renault TSF. El espesor máximo del blindaje era de 16 mm.

Los primeros FT 17 fueron entregados al Ejército francés en marzo de 1917, pero hasta mayo de 1918 no entraron en combate por vez primera. Para entonces las tácticas francesas eran utilizarlos en masa, extremo que no era siempre posible a causa de los constantes ataques alemanes producidos en aquellas fechas. Al principio fueron utilizados en pequeñas cantidades pero en julio las cosas habían cambiado de tal manera que se llegaron a concentrar 480 carros para realizar un contraataque cerca de Soissons. En esta acción, los FT 17 se mostraron eficaces y a partir de entonces el modelo fue utilizado con gran éxito. Un problema constante fue el del mantenimiento ya que el FT 17 había sido diseñado sin pensar demasiado en las reparaciones y hubo veces que ciertos de ellos quedaban fuera de combate por defectos mecánicos.

Después de 1918 los FT 17 permanecieron en servicio mucho tiempo y muchos de ellos fueron convertidos para distintas misiones tales como puentes móviles, cañones autopropulsados, versiones de radio, etc. En 1939 todavía estaban en servicio muchos de ellos, que cayeron en manos alemanas tras el colapso francés de 1940. Estuvieron en servicio hasta 1944, cuando los alemanes los utilizaron en los combates de París. Una docena de carros FT 17 fue adquirida por el Ejército español que los utilizó con éxito diverso en Marruecos, llegando a desembarcar algunos en la operación de Alhucemas. Más tarde se compraron más carros Renault, bastantes de los cuales permanecieron en servicio hasta la guerra civil, llegando a entrar en combate con distinta fortuna.

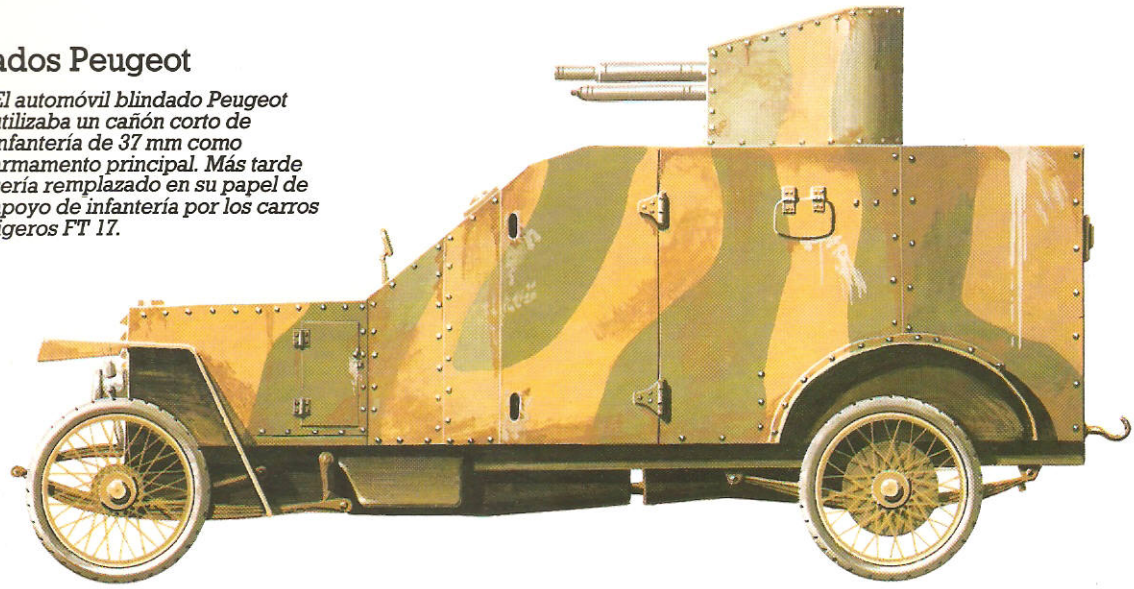
El Renault FT 17 fue uno de los carros de mayor éxito de la primera guerra mundial. Se fabricaron centenares y fue empleado principalmente como carro ligero de apoyo a la infantería. El armamento de la torre podía ser una ametralladora o un cañón corto de 37 mm y su tripulación era de dos hombres.

Características

Renault FT 17
Tripulación: dos hombres.
Peso: 6,485 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Renault de cuatro cilindros de 35 hp.
Dimensiones: longitud con cola 5,0 m; anchura 1,71 m; altura 2,133 m.
Prestaciones: velocidad máxima 7,7 km/h; alcance 35,4 km.

FRANCIA

Automóviles blindados Peugeot



El automóvil blindado Peugeot utilizaba un cañón corto de infantería de 37 mm como armamento principal. Más tarde sería remplazado en su papel de apoyo de infantería por los carros ligeros FT 17.

Los primeros Peugeot fueron producidos de forma apresurada e improvisadamente en 1914 y son típicos de esta época por estar basados sobre un modelo comercial, el 4 × 2 Peugeot 153. Estas primeras conversiones usaban una ametralladora montada centralmente en un pivote en el centro del cuerpo trasero abierto, pero una vez que el diseño fue normalizado, este armamento se incrementó a un cañón de 37 mm. Las primeras planchas laterales de 5,5 mm también fueron revisadas para que proporcionaran una protección alrededor de todo el chasis.

Por las fechas en las que los vehículos blindados expresamente diseñados por Peugeot se hallaban en servicio, el vehículo apenas si se parecía a las primeras improvisaciones. Ahora lo recubrían planchas blindadas oblicuas en la parte frontal y el motor también había sido blindado. El radiador estaba protegido por contraventanas de acero, pero las ruedas permanecían como al principio, con sus radios de alambre, incluso a pesar del peso extra del blindaje que parcialmente se contrarrestaba por la utilización de dobles ruedas traseras. Aunque se podía llevar una ametralladora en la parte central, el armamento más usual era un cañón de 37 mm montado tras un escudo de acero curvado. Este cañón era una versión de mediano tamaño del famoso cañón de campaña modelo 1897, que podía disparar proyectiles rompedores de alto explosivo. Tal combinación proporcionaba al automóvil blindado Peugeot un modesto potencial de fuego que a veces se usaba para apoyar ataques de la infantería. También existía una combinación alternativa al armamento mixto de cañón-ametralladora que empleaba en su lugar una pareja de ametralladoras. Después de finales de 1914 hubo poco trabajo para estos automóviles blindados en el Frente Occidental. Unos cuantos se emplearon en patrullas cerca del frente, pero sus acciones tuvieron poco peso a causa de su escaso número y aunque en 1918 tomaron parte en la contención de las masivas ofensivas alemanas en algunas zonas del frente. Después algunos fueron utilizados en la relativa guerra de movimientos que siguió a esta fase, aunque la mayoría de los combates la realizaron los carros, sobretodo los FT 17, que se mostraron más eficaces en terrenos difíciles que los vehículos blindados Peugeot con sus estrechas ruedas.

Características

Autoblindé Peugeot
Tripulación: cuatro o cinco hombres.
Peso: 5 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina Peugeot de 40 hp.
Dimensiones: longitud 4,80 m; anchura 1,80 m; altura 2,80 m.
Prestaciones: velocidad máxima 40 km/h; alcance 140 km.

Un blindado Peugeot del Ejército francés en apoyo de la infantería británica cerca de Meteran, durante la batalla de Lys en abril de 1918. En campo abierto estos automóviles eran capaces de apoyar eficazmente con su cañón, pero se veían restringidos sólo a las carreteras transitables.

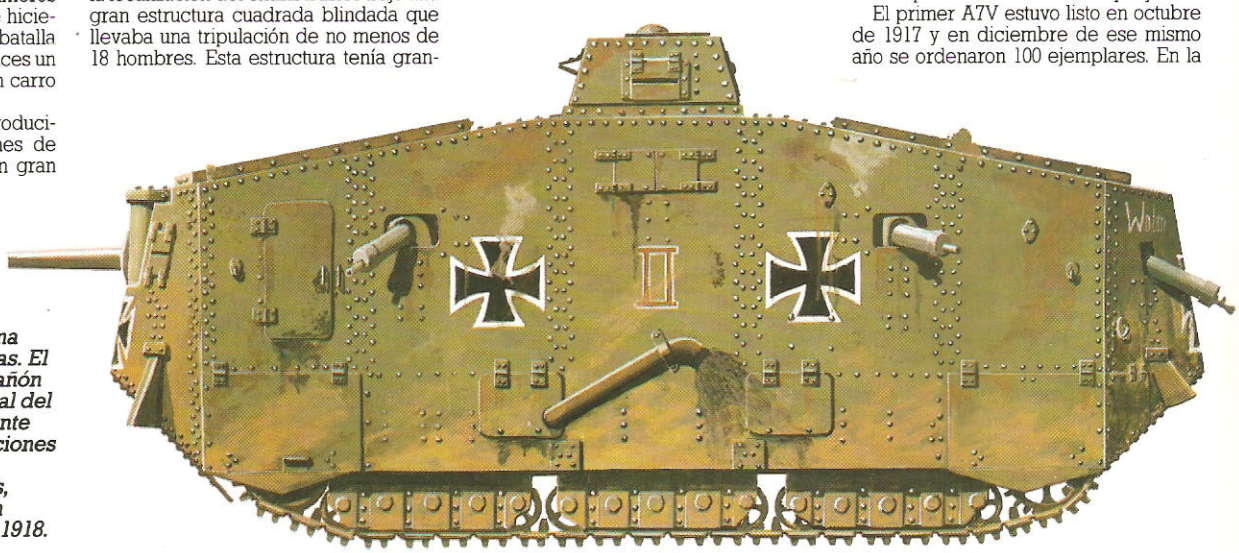
ALEMANIA

Sturmpanzerwagen A7V

Para una nación que normalmente estaba a la cabeza de la tecnología militar, Alemania fue sorprendentemente lenta en ser consciente del potencial del carro de combate y, a pesar de algunas propuestas iniciales de algunos individuos aislados, no hubo interés en producir vehículos blindados que no fueran automóviles. Este error fue pronto rectificado ante la aparición de los primeros carros de combate británicos que hicieron su debut en los campos de batalla del Somme. Alemania fundó entonces un comité para diseñar y producir un carro de combate propio.

Como muchos otros diseños producidos por un comité bajo presiones de tiempo, el resultado no obtuvo un gran éxito. El vehículo fue conocido como el Sturmpanzerwagen A7V. Las cifras provenían de la abreviación departamental del comité. El diseño estaba basado en la suspensión y las orugas del tractor Holt, pero Josseph Vollmer introdujo algunas modificaciones en la suspensión para mejorar la velocidad, aunque estos intentos quedaron contrarrestados por la localización del chasis básico bajo una gran estructura cuadrada blindada que llevaba una tripulación de no menos de 18 hombres. Esta estructura tenía grandes planchas laterales con adaptación de morro y cola que se extendía bajo el cuerpo de tal forma que su altura sobre el suelo era sólo de 40 mm. La longitud de la oruga sobre el suelo también era bastante corta y el resultado final fue un vehículo inherentemente inestable y de escasas prestaciones todo terreno. El armamento principal era un cañón ruso capturado de 57 mm (montado en el frente) y seis ametralladoras, cada una de ellas con dos hombres. La única ventaja del A7V sobre los carros británicos era el espesor de su blindaje que variaba de 10 a 30 mm según las zonas. Cuando comenzó a producirse los alemanes ya habían desarrollado su propia munición perforante y el blindaje del A7V estaba a prueba de este nuevo proyectil.

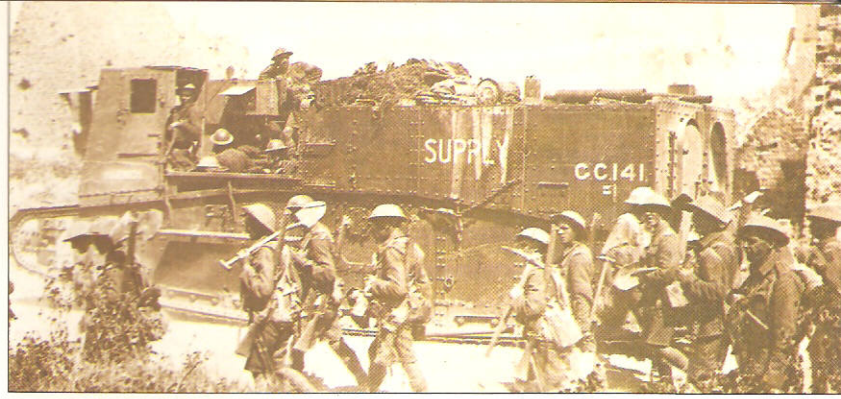
El primer A7V estuvo listo en octubre de 1917 y en diciembre de ese mismo año se ordenaron 100 ejemplares. En la



El A7V era un inmenso y voluminoso vehículo con una tripulación de 18 hombres y una dotación de seis ametralladoras. El armamento principal era un cañón de 57 mm instalado en el frontal del casco. El A7V se mostró bastante inestable y de escasas prestaciones todo terreno, por lo que se produjeron sólo 20 ejemplares, muchos de los cuales entraron aceleradamente en acción en 1918.

Especiales

Tras la introducción de los carros de combate en el Frente Occidental, era obvio que tanto la infantería como los propios carros debían ser apoyados por otros vehículos y como los camiones no podían atravesar estos terrenos, se tuvieron que encontrar soluciones distintas.



Un carro portacañón (Harwich) con la pieza desmontada es utilizado como transporte de suministros en agosto de 1918. Estos carros se emplearon principalmente en tales cometidos ya que cada uno podía llevar 200 proyectiles de 152 mm, sustituyendo el esfuerzo de 300 hombres. Aún así tal empleo era desaprovechar su potencial como transporte de artillería.

Una de las características de los vehículos acorazados actuales es que casi al mismo tiempo en el que se diseña un carro de combate, éste se convierte en el chasis básico para una infinidad de versiones diferentes. Esto mismo ocurrió en los años anteriores a 1918; tan pronto como apareció, el Mk I fue destinado a desempeñar todo tipo de misiones.

Estos otros cometidos, por regla general, exigían diferentes conversiones y muchas de las realizadas inicialmente, al tiempo de su aparición en combate fueron llevadas a cabo por las propias tripulaciones en el campo de batalla. Las primeras tranformaciones consistieron en alterar a los carros Mk I, II y III para modificarlos como vehículos de suministros. Entre las primeras experiencias, sufridas en la batalla del Somme se encontró el hecho de que cuando los carros avanzaban, en apoyo de la infantería, la posibilidad de mantener los objetivos (si se alcanzaban) residía en que los carros supervivientes fueran aprovisionados de combustible, municiones, comida y agua. Como los carros eran los únicos vehículos capaces de cruzar el terreno difícil, debían ser también carros los que aprovisionaran a los primeros.

Para ello se crearon los carros de suministros, mediante la simple acción de eliminar el armamento de algunos vehículos y utilizar el espacio despejado para alojar los suministros. Para incrementar la capacidad de carga se le añadieron bateas en la parte trasera, entre ambas orugas, y se hicieron algunas pruebas con remolques. En poco tiempo estos carros de suministros se convirtieron en parte integrante de las operaciones de carros de combate en el Frente Occidental. En Amiens surgió una nueva idea: si se podían transportar suministros, ¿porqué no soldados? El carro Mk V* fue especialmente alargado para aumentar su capacidad campo a través y también se amplió su espacio interior. En Amiens se decidió transportar equipos de ametralladoras a la parte avanzada de los objetivos y, en las primeras oleadas, algunos carros llevaron hasta diez hombres extras además de sus ametralladoras. El experimento no tuvo éxito, ya que el calor y el humo en el interior de los carros fue demasiado agobiante para los soldados sin experiencia que llegaron a sus destinos previstos en un estado tal que les incapacitaba para el combate. La experiencia no se repitió y fue precisa toda una nueva generación de vehículos blindados para superar el problema.

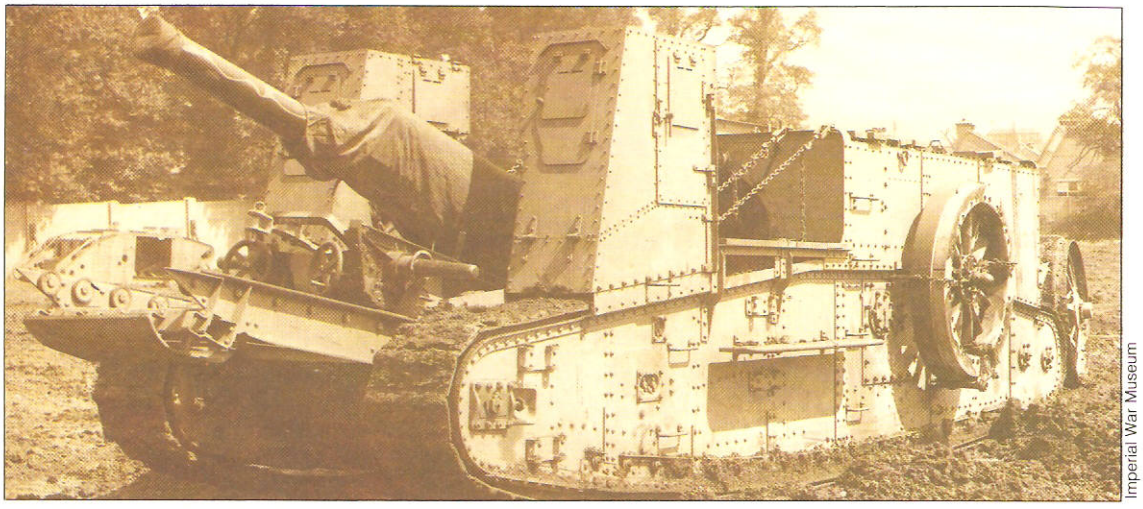
El carro de suministros se convirtió en parte tan esencial que se diseñaron vehículos especiales para desempeñar dicha misión. Este fue el caso del carro de suministros Mk IX, comúnmente cónocido como «Pig» (cerdo). Podía llevar hasta 10 toneladas de suministros o hasta 30 hombres en su lugar. Sin embargo no llegó a tiempo para combatir ya que fue desembarcado en Francia en octubre de 1918.

Otro carro especial que tampoco llegó a nada fue el «carro porta cañón» Mk I. Fue desarrollado por la simple razón de que la artillería de la época no tenía capacidad para atravesar terrenos difíciles, como los del Frente Occidental, si no era con grandes dificultades. Como cualquier avance precisaba del correspondiente apoyo artillero y los cañones tardaban demasiado en avanzar sobre el terreno recién conquistado, los inevitables contraataques sorprendían a la artillería antes de que pudieran emplazar las piezas en sus nuevas posiciones. De modo que la solución más fácil era colocar un cañón sobre las orugas de un carro blindado. Los diseños comenzaron en octubre de 1916, llegando el primer ejemplar a Francia en julio de 1917.

El cañón autopropulsado Mk I utilizaba el chasis de un carro Mk I con una oruga más larga y de tracción más lenta. El cañón de 60 libras o el obús de 152 mm se instalaba sin las ruedas (colocadas a los lados) entre dos pequeñas torres cuadradas en las que se sentaban el conductor y el encargado de accionar los frenos y se conservó la cola de ruedas del Mk I. Se ordenaron un total de 48 ejemplares de este tipo y algunos de ellos fueron utilizados en la 3.ª Batalla de Yprés; por lo demás apenas si combatieron. Al menos en una ocasión se utilizó uno de estos vehículos para llevar un obús de 152 mm a lo largo de varios sectores del frente, para disparar salvas de hostigamiento, pero en eso se quedó finalmente. Los restantes carros con cañones fueron usados como vehículos de suministros.

Unos cuantos Mk I y algunos otros carros de las primeras series fueron dotados con gruas de brazo móvil o con caballetes de elevación y actuaron en algunas de las inmensas bases de reparaciones de la retaguardia aliada. También unos pocos fueron dotados con equipos de radio para suministrar información de los combates a los estados mayores de la retaguardia durante el desarrollo de las acciones.

Arriba.Este poco usual experimento con un Mk IV utiliza una grúa electromagnética de 4 t para encontrar y extraer proyectiles no explosionados de la ruta prevista o en los polígonos de tiro. El vehículo es un Mk IV de recuperación con su armamento desmontado.



Imperial War Museum

Arriba.Este carro de recuperación Mk IV fue convertido con la adición de una grúa Weston para remolcar otros carros averiados.

Arriba. El carro portacañón Mk I utilizaba el motor del Mk I junto a orugas de nuevo diseño. Llevaba un cañón de 60 libras o un obús de 152 mm con las ruedas desmontadas y colocadas en los laterales. A pesar de su potencial este carro fue poco utilizado en su cometido original.

Derecha. Este Mk IV lleva «cola de renacuajo» para mejorar sus prestaciones todo terreno. Se le añadió una plataforma entre las colas, para aumentar la rigidez, que podía ser utilizada para instalar un mortero de 152 mm, pero resultó poco satisfactorio.

Imperial War Museum

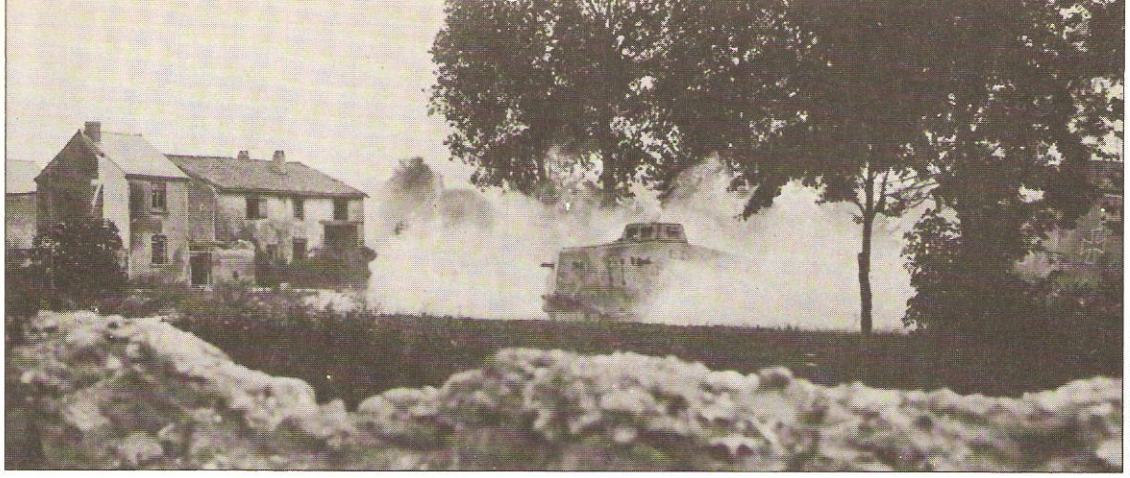
producción del A7V se vieron involucrados varias compañías, todas ellas con otras producciones en marcha, con el resultado de que al concluir el conflicto sólo se habían fabricado unos 20 A7V. El primero de ellos entró en combate en marzo de 1918.

Cuando se utilizaban sobre terrenos llanos como unidades de apoyo se mostraron bastante eficaces, pero sobre terrenos accidentados se mostraron menos seguros y algunos de los ejemplares iniciales pronto revelaron deficiencias en sus planchas especiales de blindaje. La ausencia de capacidad para cruzar zanjas del A7V a menudo ocasionaba su retraso con respecto a la infantería propia a la que supuestamente tenía que apoyar.

Tres A7V tomaron parte en el primer combate carro contra carro, que tuvo lugar el 24 de abril de 1918. Fue en Villers-Bretonneux, donde tres Mk. IV (un macho y dos hembras) se encontraron frente a frente con tres A7V. Los dos hembras resultaron pronto dañados y tuvieron que retirarse pero el macho solitario fue capaz de alcanzar y destruir a uno de los tres A7V. Antes del Armisticio se libraron algunos combates más de carros contra carros, pero los A7V raramente conseguían el éxito. De hecho, los alemanes utilizaron diversos carros británicos capturados en lugar de los A7V, principalmente a causa de sus escasas prestaciones en situaciones todo terreno.

A pesar de la lenta producción del A7V se fabricó una versión desarmada para suministros con la parte superior abierta conocida como Uberlandwagen e incluso se realizaron intentos para producir la versión A7V/U que introducía las orugas del tipo británico y sus barbetas laterales. Esta aventura quedó frustrada al igual que los proyectos del A7V/U2 y el A7V/U3, el primero con barbetas más pequeños y el segundo, una versión hembra armada sólo con ametralladoras.

Después de la guerra algunos de ellos tomaron parte en las luchas internas alemanas por el poder y otros fueron empleados durante años por el recién creado Ejército polaco.



Imperial War Museum

Dos A7V fotografiados desde las líneas francesas en agosto de 1918. Las nubes de humo provienen principalmente de los gases de escape de los motores de gasolina Daimler-Benz. Son visibles algunas de las ametralladoras, pero el cañón de 57 mm se halla oculto por la cortina de humo.

Características

Sturmpanzerwagen A7V
Tripulación: 18 hombres.
Peso: 33 toneladas.
Planta motriz: dos motores de gasolina Daimler de 100 hp cada uno.
Dimensiones: longitud 8,0 m; anchura 3,06 m; altura 3,30 m.
Prestaciones: velocidad máxima 12,9 km/h; alcance 40 km.

ALEMANIA

Panzerkraftwagen Ehrhardt 1915

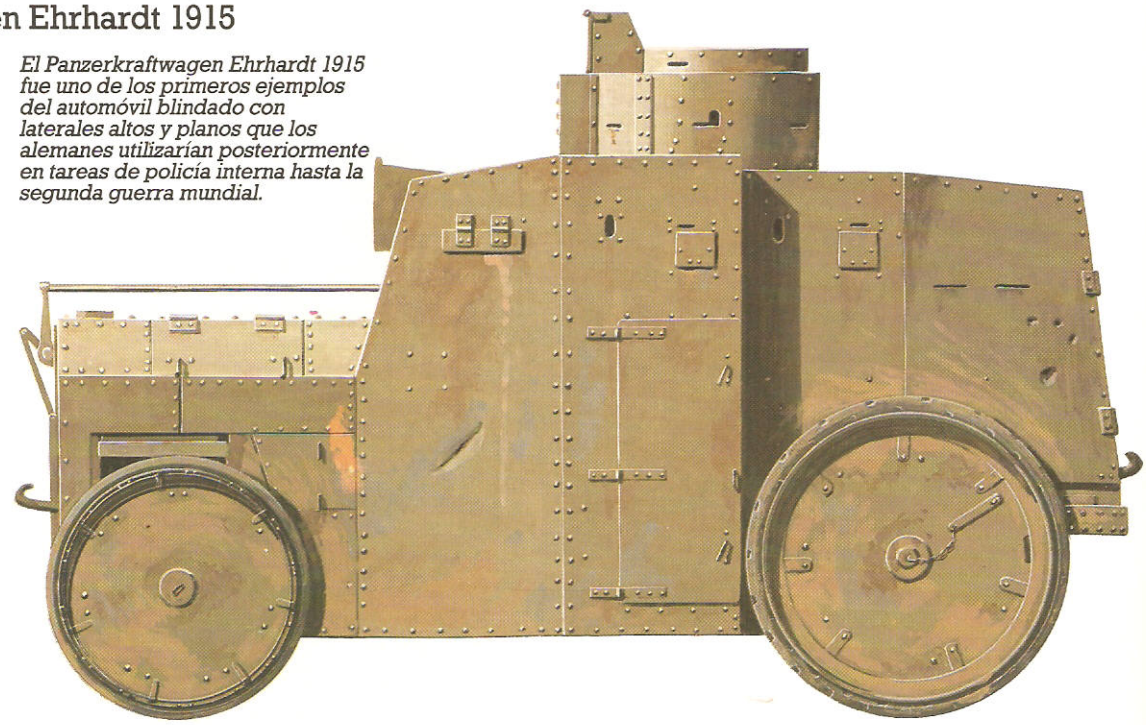
Los primeros automóviles blindados alemanes fueron de hecho automóviles de gran tamaño o camiones adaptados con la instalación de una pieza artillera antiaérea para ser utilizada contro los globos cautivos de observación. Existieron varias de estas armas, llamadas colectivamente Ballon Abwehrkanonen (artillería contra globos o abreviadamente BAK, pero aunque muchas fueron evaluadas, ninguna terminó siendo usada a gran escala. Fueron los belgas los que demostraron a los alemanes el potencial de los automóviles blindados en 1914 al atacar con sus blindados Minerva a las columnas alemanas. En vista de los éxitos de los belgas, los alemanes decidieron producir su propio equivalente pero, al no tener experiencia práctica en tales cometidos, solucionaron los problemas de diseño en el más puro estilo alemán.

Durante 1915 se produjeron tres tipos diferentes de vehículos blindados a cargo de las compañías Ehrhardt, Daimler y Büssing. Los fabricantes ignoraban que los automóviles belgas eran poco más que turismos convertidos y pensaron que se trataba de vehículos más adaptables. Los tres productos tenían una característica en común, su gran volumen. El mayor de los tres era el Büssing que utilizaba un diseño de doble extremo que hacía ostensible su gran altura con respecto al suelo. Los otros dos diseños eran aproximadamente similares y tenían el motor blindado delante y un gran cuerpo de tipo cuadrado en la parte trasera con una torre o cúpula en la parte superior. Ambos eran evidentemente pesados vehículos que serían torpes en sus misiones operacionales, como evidenciaba el hecho visible de que, tanto el diseño Daimler como el Ehrhardt, utilizaban ruedas dobles traseras. Los tres automóviles tenían una tripulación de ocho o nueve hombres y llevaban al menos tres ametralladoras. El espesor máximo de blindaje era de 7 mm.

Los tres prototipos formaron una unidad junto a algunas otras conversiones improvisadas y fueron enviados al principio al Báltico y luego al Frente Occidental. Las condiciones de ambos frentes eran tales que los vehículos blindados apenas si podían maniobrar por lo que fueron trasladados a Rusia, donde al menos pudieron moverse con mayor éxito. Ya entonces se necesitaban más vehículos y como Büssing y Daimler estaban sobrecargados de trabajo, Ehrhardt recibió un contrato para producir 20 ejemplares. Esta vez eran más ligeros (1,72 t menos) que original Panzerkraftwagen Ehrhardt 1915 y la serie sería conocida como Panzerkraftwagen 1917. Tenían revisados el blindaje frontal y los vehículos fueron enviados al Frente Oriental hasta el final de los combates en 1917. Después de esto, parece que fueron empleados en tareas de policía interna en Alemania, tareas en las que se mostraron tan eficaces que en 1919 se produjeron otros veinte más específicamente para esta misión. El diseño era considerado el adecuado para las tareas de policía por su altura, que capacitaba a las unidades de policía para controlar las revueltas mucho mejor. Vehículos de este tipo estuvieron en uso hasta la segunda guerra mundial.

La exigencia de vehículos blindados fue tal hacia 1918 que los alemanes se vieron forzados a emplear los Rolls-Royce y otros vehículos aliados capturados ya que los Ehrhardt, incluso siendo tan altos y torpes, nunca llegaron al número suficiente. En el Frente Oriental fueron tan escasos los empleados que no fueron capaces de impresionar demasiado, de manera que el diseño es poco conocido y no nos han llegado demasiados detalles operacionales.

El Panzerkraftwagen Ehrhardt 1915 fue uno de los primeros ejemplos del automóvil blindado con laterales altos y planos que los alemanes utilizarían posteriormente en tareas de policía interna hasta la segunda guerra mundial.



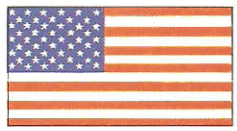
Características

Panzerkraftwagen Ehrhardt 1915
Tripulación: 8 ó 9 hombres.
Peso: 8,86 toneladas.
Planta motriz: un motor de gasolina de 85 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,61 m; anchura 2 m; altura no conocida.
Prestaciones: velocidad máxima 59,5 km/h; alcance 250 km.
Capacidad de combustible: 180 l.
Blindaje: 4-9 mm.

Fuerzas armadas del mundo

US Navy

Parte 1.ª



Durante 40 años, desde que fue probado en el Pacífico, el grupo de batalla de portaaviones ha permanecido como punta de lanza de la estrategia naval estadounidense. Aunque la concepción original se debió a británicos y japoneses, quienes obtuvieron claros éxitos en Tarento, Pearl Harbor y Trincomalee, los norteamericanos adoptaron la idea entusiásticamente y emplearon de forma creciente el portaaviones como núcleo central de las agrupaciones operativas para emprender una guerra móvil tanto contra la Flota japonesa como contra los territorios ocupados por el enemigo.

El impacto de la eventual victoria fue tan decisivo que el portaaviones continuó conservando su posición preeminente en el pensamiento estratégico naval estadounidense, de forma casi independiente del teatro o las aplicaciones. En situaciones de tensión internacional o de guerra fría, el portaaviones posee una gran capacidad de «presencia» o exhibición de fuerza, como forma más evidente de mostrar el pabellón, pero a menudo unidades menos costosas de construir y mantener pueden cumplir tan eficientemente tales misiones.

Hasta 1970 las cubiertas de las unidades de la clase «Essex» de 33 000 toneladas fueron apropiadas para la aviación embarcada existente, pero habían ido quedando empequeñecidas por los cada vez mayores y más rápidos aviones navales, aunque todavía parecían adecuados como plataformas ASW y en misiones de entrenamiento. Aunque anticuados y hasta cierto punto desechables, permiten sin embargo su empleo en misiones poco aconsejables para unidades mayores, menos numerosas y más valiosas.

Recipiente de los beneficios de la construcción en serie de la segunda guerra mundial, el diseño de los «Essex» era bastante simple y permaneció invariable durante toda la serie y necesitó ser complementados por diseños nuevos y de mayor porte, incluso antes del cese de las hostilidades. Con 45 000 toneladas, los tres buques de la clase «Midway» supusieron un salto hacia adelante en tamaño, y dos de tales unidades, tras ser modificados varias veces posteriormente, continuan en servicio. El primero de ellos, el USS *Coral Sea*, lo hará hasta 1991 y el USS *Midway* puede continuar más allá del principio de siglo. Fueron los primeros buques de guerra que rompieron las normas de limitaciones paramétrica del Canal de Panamá que permiten el rápido intercambio de unidades entre las flotas de uno y otro océano. La razón principal era la adopción de una cubierta blindada, como resultado de la experiencia británica en el Mediterráneo. El peso extra añadido implicó un mayor desplazamiento y un bordo más alto, así como un significativo aumento del calado.

US Navy

El USS* Constellation *en navegación por el mar de China en 1974. La presencia de un Grupo de Batalla de Portaaviones estadounidenses en áreas consideradas bajo la influencia de EE UU proporciona a las Fuerzas Armadas de aquel país una enorme capacidad de proyección de fuerza, que parece, cada vez más, decidido a utilizar, a pesar de las previsibles consecuencias.

El arte de la guerra entró en la era nuclear en 1945 y, con la tecnología de los misiles balísticos todavía en su infancia, el único método práctico de vector de lanzamiento residió desde el principio en el avión. Se inició por tanto el diseño de un gran bombardero y de un portaaviones de porte suficiente para embarcarlo. Con 65 000 toneladas de desplazamiento estándar este buque podría haber sido bautizado como USS *United States* pero, a penas iniciado, cayó víctima de los recortes de lanzamiento.

En 1950, con el estallido de la guerra de Corea, las cubiertas de vuelo de los portaaviones se mostraron inicialmente como la única forma posible de desplegar el poderío aéreo. La contribución posterior de los buques portaaviones fue crucial y aseguró su supervivencia después del conflicto, venciendo las críticas anteriores al concepto del superportaaviones. Así, se resucitaron los planes del USS *United States*, que cristalizó finalmente como USS *Forrestal*, botado en 1952. Entre 1955 y 1959 se completó una serie de cuatro unidades capaces de operar unos 90 aviones de reacción de los más recientes en sus días. También intro-

US Navy

El USS* Nimitz, *el USS* Eisenhower *y el destructor de escolta USS* South Carolina, *en aguas del océano Índico. Los dos portaaviones cuestan más de mantener que las armadas enteras de otros países más pequeños.

US Navy

Vista de un portaaviones de la clase «Midway» desde la cabina de un A-6 en aproximación a su cubierta. El USS Midway *y el USS* Coral Sea*, aunque datan de los últimos años cuarenta, todavía se encuentran en servicio de primera línea y puede que continuen hasta los noventa, cuando ya el* Midway *puede que exceda el medio siglo de operaciones.*

dujeron las cubiertas angulares desarrolladas por los británicos y catapultas de vapor.

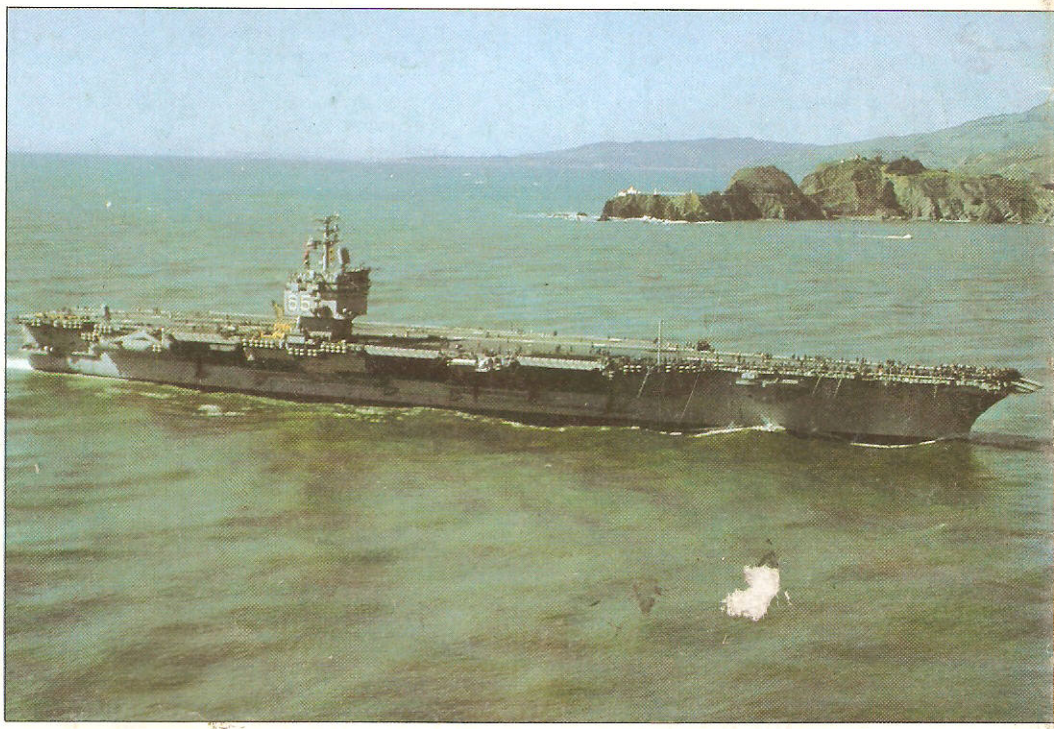
Una quinta unidad casi idéntica se completó en 1961. Se trataba del USS *Enterprise*, cuya diferencia fundamental era su sistema de propulsión nuclear, primero del instalado en el llamado escuadrón experimental que comprendía además al crucero USS *Long Beach* y la fragata de grandes dimensiones USS *Bainbridge*, diseñado para explorar los problemas técnicos implicados en tal sistema propulsor. Aunque oficialmente desarrollaba la misma potencia que los «Forrestal» y los cuatro «Kitty Hawk», mejorados, el *Enterprise* tenía una autonomía muchísimo mayor.

El *Enterprise* se demostró todo un éxito y en 1968 el USS *John F. Kennedy* sería el último portaaviones de propulsión de vapor que entraría en servicio sólo semanas después de la puesta en quilla del USS *Nimitz*, buque de cabeza de una extensa clase de CVN, de los que tres se encuentran actualmente en servicio y con un cuarto (perteneciente a la clase «Theodore Roosevelt» o «*Nimitz* mejorada») pronto a entrar en las listas de la armada, además de otros dos en construcción. Es un tributo al diseño de la clase original «Forrestal» que se hayan introducido tan pocos cambios durante esos años, aunque los buques actuales no sean tan proclives a incendiarse como las primeras unidades. Sus mayores limitaciones son naturalmente, las impuestas por su elevado y creciente coste, que ya excede en la actualidad los 2 000 millones de dólares por unidad. Como tan desorbitado precio inhibe el número de los construidos y cualquier buque, por bueno que sea, solo puede actuar en lugar, en ocasiones se ha planteado la alternativa de producir buques menores, de menos coste pero más numerosos. Ello aumentaría la flexibilidad operativa de la flota y reduciría la posibilidad de que los soviéticos llevasen a cabo un ataque nuclear preventivo sobre la armada. Tales argumentos no han encontrado eco y los planes de este tipo siempre se han rechazado mediante el razonamiento de que la construcción de unidades menores distraerían fondos para la construcción de las unidades de gran porte.

El objetivo es disponer de quince grandes portaaviones, cada uno de ellos, núcleo de un grupo de batalla. Para conseguirlo se inició el programa SLEP (*Service Life Extensión Program*, programa de extensión de la vida útil) que lleva a cabo modernizaciones por turno en los buques cada dos años y medio.

Durante los últimos dos decenios, el cañón naval ha sido progresivamente considerado como obsoleto en una era dominada por el misil. Pero el arma clásica conserva todavía una serie de ventajas que la hacen un eficaz complemento del sistema misilístico. Por ejemplo, el apoyo por el fuego, directo o indirecto, en los desembarcos en un cometido que los misiles son incapaces de realizar y por ello se han reactivado recientemente dos viejos cruceros de la clase «Des Moines» y los acorazados de la clase «Iowa», con armas de calibre superior al estándar de 127 mm. El propuesto modelo ligero de 203 mm ha concluido, aparentemente con éxito, sus pruebas de mar, aunque aún no se dispone de la financiación adecuada para un programa de reequipamiento previsto.

Fotografiado recientemente, después de un reequipamiento, el USS Enterprise *ha estado en servicio desde 1961. Junto con los cruceros nucleares* Long Beach *y* Bainbridge*, el* Enterprise *dio la vuelta al mundo sin escalas para probar la propulsión nuclear.*



US Navy